Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2285**

15. Wahlperiode 22. 12. 2003

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)

A. Problem und Ziel

Das insbesondere für die Haftung bei Passagier- und Güterschäden in der internationalen Zivilluftfahrt maßgebliche Recht, das auf dem Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1929 basiert, entspricht inhaltlich nicht mehr den Anforderungen des heutigen Wirtschaftslebens und modernen Standards. Es ist überdies auf viele internationale Übereinkünfte zersplittert und erschwert damit die Rechtsanwendung für alle Beteiligten einer internationalen Luftbeförderung. Daher soll das am 4. November 2003 in Kraft getretene Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) innerstaatlich zur Geltung gebracht werden, das das „Warschauer Abkommenssystem“ modernisiert und in ein einziges neues Regelungswerk integriert.

B. Lösung

Mit dem Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation des Übereinkommens geschaffen werden.

Parallel zu diesem Vertragsgesetz wird der Entwurf eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr eingebracht. Er enthält die notwendigen Durchführungsbestimmungen zum Montrealer Übereinkommen und gleicht die nationale luftverkehrsrechtliche Haftung für Passagierschäden den durch das Montrealer Übereinkommen gesetzten neuen Standards an, soweit nach den internationalen Übereinkünften und dem Recht der Europäischen Gemeinschaft noch Regelungslücken verbleiben.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand

E. Sonstige Kosten

Die in dem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsverbesserungen lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Verbraucherpreise auswirken können.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 19. Dezember 2003

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Entwurf

Gesetz zu dem Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Montreal am 28. Mai 1999 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die gemäß Artikel 24 Abs. 2 des Übereinkommens vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr angepassten Haftungshöchstbeträge in Kraft zu setzen.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr nach seinem Artikel 53 Abs. 6 oder Abs. 7 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich, soweit es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft fällt, auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Artikel 24 Abs. 2 des Montrealer Übereinkommens sieht ein vereinfachtes Verfahren zur Anpassung der Haftungshöchstbeträge vor. Mit dem Vertragsgesetz zum Montrealer Übereinkommen stimmt der Gesetzgeber diesem Anpassungsverfahren zu. Auf Grundlage der in Artikel 2 enthaltenen Ermächtigung kann das Bundesministerium der Justiz die Änderungen der Haftungshöchstbeträge durch Rechtsverordnung in Kraft setzen.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 nach seinem Artikel 53 Abs. 6 oder 7 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Durch die Ausführung des Gesetzes werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Die in dem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsverbesserungen lassen eine Anhebung der Versicherungsprämien für die Luftfrachtführer nicht ausgeschlossen erscheinen, die sich letztlich auch auf die Verbraucherpreise niederschlagen könnte.

Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

(Übersetzung)

The States Parties to this Convention

Recognizing the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

Recognizing the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

Recognizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

Reaffirming the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

Convinced that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

Have agreed as follows:

Reconnaissant l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la «Convention de Varsovie» et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

Reconnaissant la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

Réaffirmant l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

Convaincus que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

Les États parties à la présente convention sont convenus de ce qui suit:

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

in Anerkennung des bedeutenden Beitrags, den das am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (im Folgenden als „Warschauer Abkommen" bezeichnet) und andere damit zusammenhängende Übereinkünfte zur Harmonisierung des internationalen Luftprivatrechts geleistet haben;

in der Erkenntnis, dass es notwendig ist, das Warschauer Abkommen und die damit zusammenhängenden Übereinkünfte zu modernisieren und zusammenzuführen;

in Anerkennung der Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen bei der Beförderung im internationalen Luftverkehr und eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs;

in Bekräftigung des Wunsches nach einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und einer reibungslosen Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Zielen des am 7. Dezember 1944 in Chicago beschlossenen Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

in der Überzeugung, dass gemeinsames Handeln der Staaten zur weiteren Harmonisierung und Kodifizierung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr durch ein neues Übereinkommen das beste Mittel ist, um einen gerechten Interessenausgleich zu erreichen –

sind wie folgt übereingekommen:

Chapter I

General Provisions

Article 1

Scope of Application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transhipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2

Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

Chapitre I

Généralités

Article 1

Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2

Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt. Es gilt auch für unentgeltliche Beförderungen durch Luftfahrzeuge, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

(2) Als „internationale Beförderung" im Sinne dieses Übereinkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Hoheitsgebieten von zwei Vertragsstaaten liegen oder, wenn diese Orte zwar im Hoheitsgebiet nur eines Vertragsstaats liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Vertragsstaat ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Hoheitsgebiets nur eines Vertragsstaats ohne eine Zwischenlandung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens.

(3) Ist eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie, gleichviel ob der Beförderungsvertrag in der Form eines einzigen Vertrags oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist, bei der Anwendung dieses Übereinkommens als eine einzige Beförderung, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist; eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, dass ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschließlich im Hoheitsgebiet desselben Staates zu erfüllen ist.

(4) Dieses Übereinkommen gilt auch für Beförderungen nach Kapitel V vorbehaltlich der darin enthaltenen Bedingungen.

Artikel 2

Staatlich ausgeführte Beförderung und Beförderung von Postsendungen

(1) Dieses Übereinkommen gilt auch für die Beförderungen, die der Staat oder eine andere juristische Person des öffentlichen Rechts ausführt, wenn die Voraussetzungen des Artikels 1 vorliegen.

(2) Bei der Beförderung von Postsendungen haftet der Luftfrachtführer nur gegenüber der zuständigen Postverwaltung nach Maßgabe der auf die Beziehungen zwischen Luftfrachtführern und Postverwaltungen anwendbaren Vorschriften.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3

Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4

Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II

Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3

Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4

Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce

(3) Mit Ausnahme des Absatzes 2 gilt dieses Übereinkommen nicht für die Beförderung von Postsendungen.

Kapitel II

Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern

Artikel 3

Reisende und Reisegepäck

(1) Bei der Beförderung von Reisenden ist ein Einzel- oder Sammelbeförderungsschein auszuhändigen; er muss enthalten:

a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsorts;

b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaats liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe von zumindest einem dieser Zwischenlandepunkte.

(2) Jede andere Aufzeichnung, welche die in Absatz 1 genannten Angaben enthält, kann anstelle des in jenem Absatz genannten Beförderungsscheins verwendet werden. Werden derartige andere Aufzeichnungen verwendet, so muss der Luftfrachtführer anbieten, dem Reisenden eine schriftliche Erklärung über die darin enthaltenen Angaben auszuhändigen.

(3) Der Luftfrachtführer hat dem Reisenden für jedes aufgegebene Gepäckstück einen Beleg zur Gepäckidentifizierung auszuhändigen.

(4) Der Reisende ist schriftlich darauf hinzuweisen, dass dieses Übereinkommen, soweit es Anwendung findet, die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung, für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gepäck sowie für Verspätung regelt und beschränken kann.

(5) Die Nichtbeachtung der Absätze 1 bis 4 berührt weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags; dieser unterliegt gleichwohl den Vorschriften dieses Übereinkommens einschließlich derjenigen über die Haftungsbeschränkung.

Artikel 4

Güter

(1) Bei der Beförderung von Gütern ist ein Luftfrachtbrief auszuhändigen.

(2) Anstelle eines Luftfrachtbriefs kann jede andere Aufzeichnung verwendet werden, welche die Angaben über die auszuführende Beförderung enthält. Werden derartige andere Aufzeichnungen verwendet, so muss der Luftfrachtführer dem Absen-

receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

der auf dessen Verlangen eine Empfangsbestätigung über die Güter aushändigen, die es ermöglicht, die Sendung genau zu bestimmen und auf die in diesen anderen Aufzeichnungen enthaltenen Angaben zurückzugreifen.

Article 5

Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and

(c) an indication of the weight of the consignment.

Article 5

Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

c) la mention du poids de l'expédition.

Artikel 5

Inhalt des Luftfrachtbriefs und der Empfangsbestätigung über Güter

Der Luftfrachtbrief und die Empfangsbestätigung über Güter müssen enthalten:

a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsorts;

b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaats liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe von zumindest einem dieser Zwischenlandepunkte;

c) die Angabe des Gewichts der Sendung.

Article 6

Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

Article 6

Document relatif à la nature de la marchandise

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Artikel 6

Angaben zur Art der Güter

Falls notwendig, kann vom Absender verlangt werden, zur Einhaltung der Vorschriften der Zoll-, der Polizei- oder anderer Behörden eine Urkunde mit Angaben zur Art der Güter auszuhändigen. Diese Bestimmung begründet für den Luftfrachtführer keine Verpflichtung, Verbindlichkeit oder Haftung.

Article 7

Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.

2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.

4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7

Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Artikel 7

Luftfrachtbrief

(1) Der Luftfrachtbrief wird vom Absender in drei Ausfertigungen ausgestellt.

(2) Die erste Ausfertigung trägt den Vermerk „für den Luftfrachtführer"; sie wird vom Absender unterzeichnet. Die zweite Ausfertigung trägt den Vermerk „für den Empfänger"; sie wird vom Absender und vom Luftfrachtführer unterzeichnet. Die dritte Ausfertigung wird vom Luftfrachtführer unterzeichnet und nach Annahme der Güter dem Absender ausgehändigt.

(3) Die Unterschrift des Luftfrachtführers und diejenige des Absenders können gedruckt oder durch einen Stempel ersetzt werden.

(4) Wird der Luftfrachtbrief auf Verlangen des Absenders vom Luftfrachtführer ausgestellt, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Luftfrachtführer im Namen des Absenders gehandelt hat.

Article 8

Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

(b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 8

Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Artikel 8

Mehrere Frachtstücke

Handelt es sich um mehrere Frachtstücke,

a) so kann der Luftfrachtführer vom Absender die Ausstellung einzelner Luftfrachtbriefe verlangen;

b) so kann der Absender vom Luftfrachtführer die Aushändigung einzelner Empfangsbestätigungen verlangen, wenn andere Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 verwendet werden.

Article 9

Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 9

Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Artikel 9

Nichtbeachtung der Bestimmungen über Beförderungsurkunden

Die Nichtbeachtung der Artikel 4 bis 8 berührt weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags; dieser unterliegt gleichwohl den Vorschriften dieses Übereinkommens einschließlich derjenigen über die Haftungsbeschränkung.

Article 10

Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

Article 10

Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Artikel 10

Haftung für die Angaben in den Urkunden

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen über die Güter, die von ihm oder in seinem Namen in den Luftfrachtbrief eingetragen werden, sowie der von ihm oder in seinem Namen dem Luftfrachtführer gemachten Angaben oder Erklärungen zur Aufnahme in die Empfangsbestätigung über die Güter oder in die anderen Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2. Dies gilt auch, wenn die für den Absender handelnde Person zugleich der Beauftragte des Luftfrachtführers ist.

(2) Der Absender hat dem Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, den dieser oder ein Dritter, dem der Luftfrachtführer haftet, dadurch erleidet, dass die vom Absender oder in seinem Namen gemachten Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

(3) Vorbehaltlich der Absätze 1 und 2 hat der Luftfrachtführer dem Absender den Schaden zu ersetzen, den dieser oder ein Dritter, dem der Absender haftet, dadurch erleidet, dass die Angaben und Erklärungen, die vom Luftfrachtführer oder in seinem Namen in die Empfangsbestätigung über die Güter oder in die anderen Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 aufgenommen wurden, unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

Article 11

Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 11

Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Artikel 11

Beweiskraft der Urkunden

(1) Der Luftfrachtbrief und die Empfangsbestätigung über die Güter begründen die widerlegbare Vermutung für den Abschluss des Vertrags, die Annahme der Güter und die Beförderungsbedingungen, die darin niedergelegt sind.

(2) Die Angaben in dem Luftfrachtbrief und der Empfangsbestätigung über die Güter zu Gewicht, Maßen und Verpackung sowie zu der Anzahl der Frachtstücke begründen die widerlegbare Vermutung ihrer Richtigkeit; die Angaben über Menge, Rauminhalt und Zustand der Güter begründen diese Vermutung gegenüber dem Luftfrachtführer nur insoweit, als er diese Angaben in Gegenwart des Absenders nachgeprüft hat und dies auf dem Luftfrachtbrief oder der Empfangsbestätigung vermerkt ist, oder wenn es sich um Angaben handelt, die sich auf den äußerlich erkennbaren Zustand der Güter beziehen.

Artikel 12

Verfügungsrecht über die Güter

(1) Der Absender ist unter der Bedingung, dass er alle Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag erfüllt, berechtigt, über die Güter in der Weise zu verfügen, dass er sie am Abgangs- oder Bestimmungsflughafen sich zurückgeben, unterwegs während einer Landung aufhalten, am Bestimmungsort oder unterwegs an eine andere Person als den ursprünglich bezeichneten Empfänger abliefern oder zum Abgangsflughafen zurückbringen lässt. Dieses Recht kann nur insoweit ausgeübt werden, als dadurch der Luftfrachtführer oder die anderen Absender nicht geschädigt werden; der Absender ist zur Erstattung der durch die Ausübung dieses Rechts entstehenden Kosten verpflichtet.

(2) Ist die Ausführung der Weisungen des Absenders unmöglich, so hat der Luftfrachtführer ihn unverzüglich zu verständigen.

(3) Kommt der Luftfrachtführer den Weisungen des Absenders nach, ohne die Vorlage der diesem übergebenen Ausfertigung des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsbestätigung über die Güter zu verlangen, so haftet er unbeschadet seines Rückgriffsanspruchs gegen den Absender dem rechtmäßigen Besitzer des Luftfrachtbriefs oder der Empfangsbestätigung über die Güter für den daraus entstehenden Schaden.

(4) Das Recht des Absenders erlischt mit dem Zeitpunkt, in dem das Recht des Empfängers nach Artikel 13 entsteht. Es lebt jedoch wieder auf, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder wenn er nicht erreicht werden kann.

Article 13

Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14

Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15

Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16

Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Article 13

Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16

Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Artikel 13

Ablieferung der Güter

(1) Sofern der Absender nicht von seinem Recht nach Artikel 12 Gebrauch gemacht hat, ist der Empfänger berechtigt, nach Eintreffen der Güter am Bestimmungsort vom Luftfrachtführer die Ablieferung der Güter gegen Zahlung der geschuldeten Beträge und gegen Erfüllung der Beförderungsbedingungen zu verlangen.

(2) Sofern nichts anderes vereinbart ist, hat der Luftfrachtführer dem Empfänger das Eintreffen der Güter unverzüglich anzuzeigen.

(3) Hat der Luftfrachtführer den Verlust der Güter anerkannt oder sind die Güter nach Ablauf von sieben Tagen seit dem Tag, an dem sie hätten eintreffen sollen, nicht eingetroffen, so kann der Empfänger die Rechte aus dem Frachtvertrag gegen den Luftfrachtführer geltend machen.

Artikel 14

Geltendmachung der Rechte des Absenders und des Empfängers

Der Absender und der Empfänger können, gleichviel ob sie für eigene oder fremde Rechnung handeln, die ihnen nach den Artikeln 12 und 13 zustehenden Rechte im eigenen Namen geltend machen, sofern sie die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag erfüllen.

Artikel 15

Rechtsverhältnisse zwischen Absender und Empfänger oder Dritten

(1) Die Rechtsverhältnisse zwischen dem Absender und dem Empfänger sowie die Rechtsverhältnisse Dritter, die ihre Rechte vom Absender oder vom Empfänger herleiten, werden durch die Artikel 12, 13 und 14 nicht berührt.

(2) Jede von den Artikeln 12, 13 und 14 abweichende Vereinbarung muss auf dem Luftfrachtbrief oder auf der Empfangsbestätigung über die Güter vermerkt werden.

Artikel 16

Vorschriften der Zoll-, der Polizei- und anderer Behörden

(1) Der Absender ist verpflichtet, alle Auskünfte zu erteilen und alle Urkunden zur Verfügung zu stellen, die vor Aushändigung der Güter an den Empfänger zur Erfüllung der Vorschriften der Zoll-, der Polizei- und anderer Behörden erforderlich sind. Der Absender haftet dem Luftfrachtführer für den Schaden, der durch das Fehlen, die Unvollständigkeit oder die Unrichtigkeit dieser Auskünfte und Urkunden entsteht, es sei denn, dass den Luftfrachtführer oder seine Leute ein Verschulden trifft.

(2) Der Luftfrachtführer ist nicht verpflichtet, diese Auskünfte und Urkunden auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17

Death and Injury of Passengers – Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18

Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

Chapitre III

Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17

Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18

Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

Kapitel III

Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes

Artikel 17

Tod und Körperverletzung von Reisenden – Beschädigung von Reisegepäck

(1) Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet oder körperlich verletzt wird, jedoch nur, wenn sich der Unfall, durch den der Tod oder die Körperverletzung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.

(2) Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck entsteht, jedoch nur, wenn das Ereignis, durch das die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung verursacht wurde, an Bord des Luftfahrzeugs oder während eines Zeitraums eingetreten ist, in dem sich das aufgegebene Reisegepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand. Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit der Schaden auf die Eigenart des Reisegepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist. Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck, einschließlich persönlicher Gegenstände, haftet der Luftfrachtführer, wenn der Schaden auf sein Verschulden oder das Verschulden seiner Leute zurückzuführen ist.

(3) Hat der Luftfrachtführer den Verlust des aufgegebenen Reisegepäcks anerkannt oder ist das aufgegebene Reisegepäck nach Ablauf von einundzwanzig Tagen seit dem Tag, an dem es hätte eintreffen sollen, nicht eingetroffen, so kann der Reisende die Rechte aus dem Beförderungsvertrag gegen den Luftfrachtführer geltend machen.

(4) Vorbehaltlich entgegenstehender Bestimmungen bezeichnet in diesem Übereinkommen der Begriff „Reisegepäck" sowohl aufgegebenes als auch nicht aufgegebenes Reisegepäck.

Artikel 18

Beschädigung von Gütern

(1) Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht, jedoch nur, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.

(2) Der Luftfrachtführer haftet jedoch nicht, wenn und soweit er nachweist, dass die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung der Güter durch einen oder mehrere der folgenden Umstände verursacht wurde:

a) die Eigenart der Güter oder ein ihnen innewohnender Mangel;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transhipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

Article 19

Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

Article 20

Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all

b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20

Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de

b) mangelhafte Verpackung der Güter durch eine andere Person als den Luftfrachtführer oder seine Leute;

c) eine Kriegshandlung oder ein bewaffneter Konflikt;

d) hoheitliches Handeln in Verbindung mit der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr der Güter.

(3) Die Luftbeförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst den Zeitraum, während dessen die Güter sich in der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

(4) Der Zeitraum der Luftbeförderung umfasst nicht die Beförderung zu Land, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrags zum Zweck der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist. Ersetzt ein Luftfrachtführer ohne Zustimmung des Absenders die von den Parteien vereinbarte Luftbeförderung ganz oder teilweise durch eine andere Art der Beförderung, so gilt diese als innerhalb des Zeitraums der Luftbeförderung ausgeführt.

Artikel 19

Verspätung

Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern entsteht. Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Maßnahmen zu ergreifen.

Artikel 20

Haftungsbefreiung

Weist der Luftfrachtführer nach, dass die Person, die den Schadensersatzanspruch erhebt, oder ihr Rechtsvorgänger den Schaden durch eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung, sei es auch nur fahrlässig, verursacht oder dazu beigetragen hat, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung gegenüber dieser Person insoweit befreit, als diese Handlung oder Unterlassung den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Verlangt eine andere Person als der Reisende wegen dessen Tod oder Körperverletzung Schadensersatz, so ist der Luftfrachtführer ganz oder teilweise von seiner Haftung insoweit befreit, als er nachweist, dass eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Reisenden, sei es auch

the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21

Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22

Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than

ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21

Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve

nur fahrlässig, den Schaden verursacht oder dazu beigetragen hat. Dieser Artikel gilt für alle Haftungsbestimmungen in diesem Übereinkommen einschließlich Artikel 21 Absatz 1.

Artikel 21

Schadensersatz bei Tod oder Körperverletzung von Reisenden

(1) Für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, die 100 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden nicht übersteigen, kann die Haftung des Luftfrachtführers nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden.

(2) Der Luftfrachtführer haftet nicht für Schäden nach Artikel 17 Absatz 1, soweit sie 100 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden übersteigen, wenn er nachweist, dass

a) dieser Schaden nicht auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist oder

b) dieser Schaden ausschließlich auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist.

Artikel 22

Haftungshöchstbeträge bei Verspätung sowie für Reisegepäck und Güter

(1) Für Verspätungsschäden im Sinne des Artikels 19 haftet der Luftfrachtführer bei der Beförderung von Personen nur bis zu einem Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden.

(2) Bei der Beförderung von Reisegepäck haftet der Luftfrachtführer für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung nur bis zu einem Betrag von 1 000 Sonderziehungsrechten je Reisenden; diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Reisende bei der Übergabe des aufgegebenen Reisegepäcks an den Luftfrachtführer das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben und den verlangten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht nachweist, dass dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Reisenden an der Ablieferung am Bestimmungsort.

(3) Bei der Beförderung von Gütern haftet der Luftfrachtführer für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung nur bis zu einem Betrag von 17 Sonderziehungsrechten für das Kilogramm; diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Übergabe des Frachtstücks an den Luftfrachtführer das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort betragsmäßig angegeben und den verlangten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Fall hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des ange-

the consignor's actual interest in delivery at destination.

qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

gebenen Betrags Ersatz zu leisten, sofern er nicht nachweist, dass dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Ablieferung am Bestimmungsort.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

(4) Im Fall der Zerstörung, des Verlusts, der Beschädigung oder der Verspätung eines Teiles der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstands ist für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Frachtstücke maßgebend. Beeinträchtigt jedoch die Zerstörung, der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teiles der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstands den Wert anderer Frachtstücke, die in demselben Luftfrachtbrief oder derselben Empfangsbestätigung oder, wenn diese nicht ausgestellt wurden, in den anderen Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 aufgeführt sind, so ist das Gesamtgewicht dieser Frachtstücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, maßgebend.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

(5) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird; im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem nachzuweisen, dass diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

(6) Die in Artikel 21 und in diesem Artikel festgesetzten Haftungsbeschränkungen hindern das Gericht nicht, zusätzlich nach seinem Recht einen Betrag zuzusprechen, der ganz oder teilweise den vom Kläger aufgewendeten Gerichtskosten und sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, einschließlich Zinsen, entspricht. Dies gilt nicht, wenn der zugesprochene Schadensersatz, ohne Berücksichtigung der Gerichtskosten und der sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, den Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.

Article 23

Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire

Artikel 23

Umrechnung von Rechnungseinheiten

(1) Die in diesem Übereinkommen angegebenen Beträge von Sonderziehungsrechten beziehen sich auf das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die Umrechnung dieser Beträge in Landeswährungen erfolgt im Fall eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Wert dieser Währungen in Sonderziehungsrechten im Zeitpunkt der Entscheidung. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der Mitglied des Internatio-

International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

nalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die im Zeitpunkt der Entscheidung für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat bestimmte Weise errechnet.

(2) Dessen ungeachtet können Staaten, die nicht Mitglieder des Internationalen Währungsfonds sind und deren Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zulässt, bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass die Haftung des Luftfrachtführers in gerichtlichen Verfahren in ihrem Hoheitsgebiet im Fall des Artikels 21 auf 1 500 000 Rechnungseinheiten je Reisenden begrenzt ist, im Fall des Artikels 22 Absatz 1 auf 62 500 Rechnungseinheiten je Reisenden, im Fall des Artikels 22 Absatz 2 auf 15 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und im Fall des Artikels 22 Absatz 3 auf 250 Rechnungseinheiten für das Kilogramm. Eine Rechnungseinheit entspricht 65 1/2 Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Diese Beträge können in einen abgerundeten Betrag der Landeswährung umgerechnet werden. Die Umrechnung der Beträge in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

(3) Die Berechnung nach Absatz 1 Satz 4 und die Umrechnung nach Absatz 2 ist so vorzunehmen, dass so weit wie möglich die Beträge in den Artikeln 21 und 22 denselben Realwert in der Landeswährung des Vertragsstaats entsprechen, wie er sich aus der Anwendung des Absatzes 1 Sätze 1 bis 3 ergeben würde. Die Vertragsstaaten unterrichten den Verwahrer bei der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde von der Berechnungsweise nach Absatz 1 oder dem Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 2 sowie von jeder Änderung derselben.

Article 24

Review of Limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la conven-

Artikel 24

Überprüfung der Haftungshöchstbeträge

(1) Unbeschadet des Artikels 25 und vorbehaltlich des Absatzes 2 werden die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 21, 22 und 23 vom Verwahrer nach jeweils fünf Jahren überprüft; die erste Überprüfung ist am Ende des fünften Jahres vorzunehmen, das auf das Inkrafttreten dieses Übereinkommens folgt, oder, wenn das Übereinkommen nicht innerhalb von fünf Jahren ab

force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

tion n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

dem Tag, an dem es erstmals zur Unterzeichnung aufliegt, in Kraft tritt, innerhalb des ersten Jahres nach Inkrafttreten; der Überprüfung ist ein Inflationsfaktor zugrunde zu legen, welcher der kumulierten Inflationsrate seit der vorherigen Überprüfung oder, beim ersten Mal, seit Inkrafttreten des Übereinkommens entspricht. Die für die Bestimmung des Inflationsfaktors zu verwendende Inflationsrate ist der gewogene Mittelwert der jährlichen Zuwachs- oder Rückgangsraten der Verbraucherpreisindizes der Staaten, deren Währungen das in Artikel 23 Absatz 1 genannte Sonderziehungsrecht bilden.

(2) Ergibt die in Absatz 1 genannte Überprüfung, dass der Inflationsfaktor 10 vom Hundert übersteigt, so notifiziert der Verwahrer den Vertragsstaaten die angepassten Haftungshöchstbeträge. Jede Anpassung tritt sechs Monate nach ihrer Notifikation an die Vertragsstaaten in Kraft. Teilt innerhalb von drei Monaten nach der Notifikation an die Vertragsstaaten eine Mehrheit der Vertragsstaaten ihre Ablehnung mit, so tritt die Anpassung nicht in Kraft; in diesem Fall unterbreitet der Verwahrer die Angelegenheit einer Zusammenkunft der Vertragsstaaten. Der Verwahrer notifiziert allen Vertragsstaaten unverzüglich das Inkrafttreten jeder Anpassung.

(3) Unbeschadet des Absatzes 1 ist das in Absatz 2 genannte Verfahren auf Verlangen eines Drittels der Vertragsstaaten jederzeit anzuwenden, wenn der in Absatz 1 genannte Inflationsfaktor seit der vorherigen Überprüfung oder, wenn eine solche nicht erfolgt ist, seit Inkrafttreten des Übereinkommens, 30 vom Hundert überstiegen hat. Weitere Überprüfungen nach dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren werden nach jeweils fünf Jahren vorgenommen, erstmals am Ende des fünften Jahres, das auf eine Überprüfung nach diesem Absatz folgt.

Article 25

Stipulation on Limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 25

Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Artikel 25

Vereinbarungen über Haftungshöchstbeträge

Ein Luftfrachtführer kann sich im Beförderungsvertrag höheren als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen unterwerfen oder auf Haftungshöchstbeträge verzichten.

Article 26

Invalidity of Contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the

Article 26

Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause

Artikel 26

Unwirksamkeit von Vertragsbestimmungen

Jede Bestimmung des Beförderungsvertrags, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ausgeschlossen oder der in diesem Übereinkommen festgesetzte Haftungshöchstbetrag herabgesetzt werden

whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 27

Freedom to Contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 28

Advance Payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

Article 29

Basis of Claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30

**Servants, Agents –
Aggregation of Claims**

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27

Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28

Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29

Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30

**Préposés, mandataires –
Montant total de la réparation**

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des gesamten Vertrags zur Folge; dieser unterliegt gleichwohl diesem Übereinkommen.

Artikel 27

Vertragsfreiheit

Dieses Übereinkommen hindert den Luftfrachtführer nicht daran, den Abschluss eines Beförderungsvertrags zu verweigern, auf Einwendungen, die ihm nach dem Übereinkommen zur Verfügung stehen, zu verzichten oder Vertragsbedingungen festzulegen, die nicht im Widerspruch zu diesem Übereinkommen stehen.

Artikel 28

Vorauszahlungen

Haben Luftfahrzeugunfälle den Tod oder die Körperverletzung von Reisenden zur Folge, so hat der Luftfrachtführer, wenn er dazu nach nationalem Recht verpflichtet ist, unverzüglich Vorauszahlungen an schadensersatzberechtigte natürliche Personen zur Befriedigung ihrer unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse zu leisten. Diese Vorauszahlungen stellen keine Haftungsanerkennung dar und können mit späteren Schadensersatzleistungen des Luftfrachtführers verrechnet werden.

Artikel 29

Grundsätze für Ansprüche

Bei der Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, sei es dieses Übereinkommen, ein Vertrag, eine unerlaubte Handlung oder ein sonstiger Rechtsgrund, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind; die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, wird hierdurch nicht berührt. Bei einer derartigen Klage ist jeder eine Strafe einschließende, verschärfte oder sonstige nicht kompensatorische Schadensersatz ausgeschlossen.

Artikel 30

**Leute des Luftfrachtführers –
Mehrheit von Ansprüchen**

(1) Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Übereinkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Luftfrachtführer gelten, sofern er nachweist, dass er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

(2) Der Betrag, der in diesem Fall von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Ersatz insgesamt zu leisten ist, darf die genannten Haftungsgrenzen nicht übersteigen.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

(3) Die Absätze 1 und 2 finden, außer bei der Beförderung von Gütern, keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung der Leute des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird.

Article 31

Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 31

Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Artikel 31

Fristgerechte Schadensanzeige

(1) Nimmt der Empfänger aufgegebenes Reisegepäck oder Güter vorbehaltlos an, so begründet dies die widerlegbare Vermutung, dass sie unbeschädigt und entsprechend dem Beförderungsschein oder den anderen Aufzeichnungen im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und Artikels 4 Absatz 2 abgeliefert worden sind.

(2) Im Fall einer Beschädigung muss der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, bei aufgegebenem Reisegepäck jedenfalls binnen sieben und bei Gütern binnen vierzehn Tagen nach der Annahme, dem Luftfrachtführer Anzeige erstatten. Im Fall einer Verspätung muss die Anzeige binnen einundzwanzig Tagen, nachdem das Reisegepäck oder die Güter dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden sind, erfolgen.

(3) Jede Beanstandung muss schriftlich erklärt und innerhalb der dafür vorgesehenen Frist übergeben oder abgesandt werden.

(4) Wird die Anzeigefrist versäumt, so ist jede Klage gegen den Luftfrachtführer ausgeschlossen, es sei denn, dass dieser arglistig gehandelt hat.

Article 32

Death of Person Liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Article 32

Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Artikel 32

Tod des Schadensersatzpflichtigen

Stirbt die zum Schadensersatz verpflichtete Person, so kann der Anspruch auf Schadensersatz nach diesem Übereinkommen gegen ihre Rechtsnachfolger geltend gemacht werden.

Article 33

Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the

Article 33

Juridiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en respon-

Artikel 33

Gerichtsstand

(1) Die Klage auf Schadensersatz muss im Hoheitsgebiet eines der Vertragsstaaten erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei dem Gericht des Ortes, an dem sich der Wohnsitz des Luftfrachtführers, seine Hauptniederlassung oder seine Geschäftsstelle befindet, durch die der Vertrag geschlossen worden ist, oder bei dem Gericht des Bestimmungsorts.

(2) Die Klage auf Ersatz des Schadens, der durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden entstanden ist, kann bei einem

courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

Article 34

Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35

Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

sabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) «accord commercial» signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) «résidence principale et permanente» désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35

Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

der in Absatz 1 genannten Gerichte oder im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats erhoben werden, in dem der Reisende im Zeitpunkt des Unfalls seinen ständigen Wohnsitz hatte und in das oder aus dem der Luftfrachtführer Reisende im Luftverkehr gewerbsmäßig befördert, und zwar entweder mit seinen eigenen Luftfahrzeugen oder aufgrund einer geschäftlichen Vereinbarung mit Luftfahrzeugen eines anderen Luftfrachtführers, und in dem der Luftfrachtführer sein Gewerbe von Geschäftsräumen aus betreibt, deren Mieter oder Eigentümer er selbst oder ein anderer Luftfrachtführer ist, mit dem er eine geschäftliche Vereinbarung geschlossen hat.

(3) Im Sinne des Absatzes 2 bedeutet

a) „geschäftliche Vereinbarung“ einen Vertrag zwischen Luftfrachtführern über die Erbringung gemeinsamer Beförderungsdienstleistungen für Reisende im Luftverkehr mit Ausnahme eines Handelsvertretervertrags,

b) „ständiger Wohnsitz“ den Hauptwohnsitz und gewöhnlichen Aufenthalt des Reisenden im Zeitpunkt des Unfalls. Die Staatsangehörigkeit des Reisenden ist in dieser Hinsicht nicht entscheidend.

(4) Das Verfahren richtet sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

Artikel 34

Schiedsverfahren

(1) Die Parteien des Vertrags über die Beförderung von Gütern können nach Maßgabe dieses Artikels vereinbaren, dass Streitigkeiten über die Haftung des Luftfrachtführers nach diesem Übereinkommen in einem Schiedsverfahren beigelegt werden. Eine derartige Vereinbarung bedarf der Schriftform.

(2) Das Schiedsverfahren wird nach Wahl des Anspruchstellers an einem der in Artikel 33 genannten Gerichtsstände durchgeführt.

(3) Der Schiedsrichter oder das Schiedsgericht hat dieses Übereinkommen anzuwenden.

(4) Die Absätze 2 und 3 gelten als Bestandteil jeder Schiedsklausel oder -vereinbarung; abweichende Bestimmungen sind nichtig.

Artikel 35

Ausschlussfrist

(1) Die Klage auf Schadensersatz kann nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden; die Frist beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

(2) Die Berechnung der Frist richtet sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

Article 36

Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 36

Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Artikel 36

Aufeinander folgende Beförderung

(1) Jeder Luftfrachtführer, der Reisende, Reisegepäck oder Güter annimmt, ist bei Beförderungen im Sinne des Artikels 1 Absatz 3, die nacheinander durch mehrere Luftfrachtführer ausgeführt werden, den Vorschriften dieses Übereinkommens unterworfen; er gilt für den Teil der Beförderung, der unter seiner Leitung ausgeführt wird, als Partei des Beförderungsvertrags.

(2) Bei einer solchen Beförderung kann der Reisende oder die sonst anspruchsberechtigte Person nur den Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf der Unfall oder die Verspätung eingetreten ist, es sei denn, dass der erste Luftfrachtführer durch ausdrückliche Vereinbarung die Haftung für die ganze Reise übernommen hat.

(3) Bei Reisegepäck oder Gütern kann der Reisende oder der Absender den ersten, der Reisende oder der Empfänger, der die Auslieferung verlangen kann, den letzten und jeder von ihnen denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung erfolgt oder die Verspätung eingetreten ist. Diese Luftfrachtführer haften dem Reisenden oder dem Absender oder Empfänger als Gesamtschuldner.

Article 37

Right of Recourse against Third Parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

Article 37

Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Artikel 37

Rückgriffsrecht gegenüber Dritten

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Frage, ob die nach seinen Bestimmungen schadensersatzpflichtige Person gegen eine andere Person Rückgriff nehmen kann.

Chapter IV

Combined Carriage

Article 38

Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other

Chapitre IV

Transport intermodal

Article 38

Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives

Kapitel IV

Gemischte Beförderung

Artikel 38

Gemischte Beförderung

(1) Bei gemischter Beförderung, die zum Teil durch Luftfahrzeuge, zum Teil durch andere Verkehrsmittel ausgeführt wird, gilt dieses Übereinkommen vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 4 nur für die Luftbeförderung im Sinne des Artikels 1.

(2) Bei gemischter Beförderung sind die Parteien durch dieses Übereinkommen nicht gehindert, Bedingungen für die Beförderung durch andere Verkehrsmittel in den

modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Luftbeförderungsvertrag aufzunehmen, sofern hinsichtlich der Luftbeförderung dieses Übereinkommen beachtet wird.

Chapter V

Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier

Chapitre V

Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Kapitel V

Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer

Article 39

Contracting Carrier – Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

Article 39

Transporteur contractuel – Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée «transporteur contractuel») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée «transporteur de fait») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Artikel 39

Vertraglicher Luftfrachtführer – Ausführender Luftfrachtführer

Dieses Kapitel gilt, wenn eine Person (im Folgenden als „vertraglicher Luftfrachtführer" bezeichnet) mit einem Reisenden oder einem Absender oder einer für den Reisenden oder den Absender handelnden Person einen diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderungsvertrag geschlossen hat und eine andere Person (im Folgenden als „ausführender Luftfrachtführer" bezeichnet) aufgrund einer Vereinbarung mit dem vertraglichen Luftfrachtführer berechtigt ist, die Beförderung ganz oder zum Teil auszuführen, ohne dass es sich hinsichtlich dieses Teiles um eine aufeinanderfolgende Beförderung im Sinne dieses Übereinkommens handelt. Die Berechtigung wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet.

Article 40

Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

Article 40

Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Artikel 40

Haftung des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers

Führt ein ausführender Luftfrachtführer eine Beförderung, die nach dem in Artikel 39 genannten Beförderungsvertrag diesem Übereinkommen unterliegt, ganz oder zum Teil aus, so unterstehen, soweit dieses Kapitel nichts anderes bestimmt, sowohl der vertragliche Luftfrachtführer als auch der ausführende Luftfrachtführer den Vorschriften dieses Übereinkommens, der erstgenannte für die gesamte im Vertrag vorgesehene Beförderung, der zweitgenannte nur für die Beförderung, die er ausführt.

Article 41

Mutual Liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Arti-

Article 41

Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant

Artikel 41

Wechselseitige Zurechnung

(1) Die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des vertraglichen Luftfrachtführers.

(2) Die Handlungen und Unterlassungen des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute, soweit diese in Ausführung ihrer Verrichtungen handeln, gelten bezüglich der von dem ausführenden Luftfrachtführer ausgeführten Beförderung auch als solche des ausführenden Luftfrachtführers. Der ausführende Luftfrachtführer kann jedoch durch solche Handlungen oder Unterlas-

cles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

sungen nicht einer Haftung unterworfen werden, welche die in den Artikeln 21, 22, 23 und 24 genannten Beträge übersteigt. Eine besondere Vereinbarung, wonach der vertragliche Luftfrachtführer Verpflichtungen eingeht, die nicht durch dieses Übereinkommen auferlegt werden, oder ein Verzicht auf Rechte oder Einwendungen nach diesem Übereinkommen oder eine betragsmäßige Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 22 ist gegenüber dem ausführenden Luftfrachtführer nur mit seiner Zustimmung wirksam.

Article 42

Addressee of Complaints and Instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 42

Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Artikel 42

Beanstandungen und Weisungen

Beanstandungen oder Weisungen, die nach diesem Übereinkommen gegenüber dem Luftfrachtführer zu erklären sind, werden wirksam, gleichviel ob sie an den vertraglichen Luftfrachtführer oder an den ausführenden Luftfrachtführer gerichtet werden. Die Weisungen nach Artikel 12 werden jedoch nur wirksam, wenn sie an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet werden.

Article 43

Servants and Agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 43

Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Artikel 43

Leute der Luftfrachtführer

Soweit der ausführende Luftfrachtführer die Beförderung vorgenommen hat, können sich sowohl seine als auch die Leute des vertraglichen Luftfrachtführers, sofern sie nachweisen, dass sie in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten sie gehören; dies gilt nicht, wenn der Nachweis erbracht wird, dass sie in einer Weise gehandelt haben, welche die Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach diesem Übereinkommen ausschließt.

Article 44

Aggregation of Damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

Article 44

Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

Artikel 44

Betrag des gesamten Schadensersatzes

Soweit der ausführende Luftfrachtführer die Beförderung vorgenommen hat, darf der Betrag, den dieser Luftfrachtführer, der vertragliche Luftfrachtführer und ihre Leute, sofern diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, als Schadensersatz zu leisten haben, den höchsten Betrag nicht übersteigen, der nach diesem Übereinkommen von dem vertraglichen oder dem ausführenden Luftfrachtführer als Schadensersatz beansprucht werden kann; keine der genannten Personen haftet jedoch über den für sie geltenden Höchstbetrag hinaus.

Article 45

Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Article 45

Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Artikel 45

Beklagter

Soweit der ausführende Luftfrachtführer die Beförderung vorgenommen hat, kann eine Klage auf Schadensersatz nach Wahl des Klägers gegen diesen Luftfrachtführer, den vertraglichen Luftfrachtführer oder beide, gemeinsam oder gesondert, erhoben werden. Ist die Klage nur gegen einen dieser Luftfrachtführer erhoben, so hat dieser das Recht, den anderen Luftfrachtführer aufzufordern, sich an dem Rechtsstreit zu beteiligen; Rechtswirkungen und Verfahren richten sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

Article 46

Additional Jurisdiction

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

Article 46

Juridiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Artikel 46

Weiterer Gerichtsstand

Eine Klage auf Schadensersatz nach Artikel 45 kann nur im Hoheitsgebiet eines der Vertragsstaaten, und zwar nach Wahl des Klägers entweder bei einem der Gerichte erhoben werden, bei denen eine Klage gegen den vertraglichen Luftfrachtführer nach Artikel 33 erhoben werden kann, oder bei dem Gericht des Ortes, an dem der ausführende Luftfrachtführer seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat.

Article 47

Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

Article 47

Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Artikel 47

Unwirksamkeit vertraglicher Bestimmungen

Jede vertragliche Bestimmung, durch welche die Haftung des vertraglichen oder des ausführenden Luftfrachtführers nach diesem Kapitel ausgeschlossen oder der maßgebende Haftungshöchstbetrag herabgesetzt werden soll, ist nichtig; ihre Nichtigkeit hat nicht die Nichtigkeit des gesamten Vertrags zur Folge; dieser unterliegt weiterhin den Bestimmungen dieses Kapitels.

Article 48

Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

Article 48

Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Artikel 48

Innenverhältnis von vertraglichem und ausführendem Luftfrachtführer

Dieses Kapitel, mit Ausnahme des Artikels 45, berührt nicht die Rechte und Pflichten der Luftfrachtführer untereinander, einschließlich der Rechte auf Rückgriff oder Schadensersatz.

Chapter VI

Other Provisions

Article 49

Mandatory Application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied,

Chapitre VI

Autres dispositions

Article 49

Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit

Kapitel VI

Sonstige Bestimmungen

Artikel 49

Zwingendes Recht

Alle Bestimmungen des Beförderungsvertrags und alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen, mit denen die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechts oder durch Änderung der Vorschriften über die Zustän-

or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Article 50
Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

Article 51
Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

Article 52
Definition of Days

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

Chapter VII
Final Clauses

Article 53
Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the

par une modification des règles de compétence.

Article 50
Assurance

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51
Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

Article 52
Définition du terme «jour»

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII
Dispositions protocolaires

Article 53
Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une «organisation régionale d'intégration économique» est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un «État partie» ou «d'États parties» s'applique également aux organisations régionales d'inté-

digkeit von diesem Übereinkommen abweichen, sind nichtig.

Artikel 50
Versicherung

Die Vertragsstaaten verpflichten ihre Luftfrachtführer, sich zur Deckung ihrer Haftung nach diesem Übereinkommen angemessen zu versichern. Der Vertragsstaat, in den ein Luftfrachtführer eine Beförderung ausführt, kann einen Nachweis über einen angemessenen Versicherungsschutz zur Deckung der Haftung nach diesem Übereinkommen verlangen.

Artikel 51
Beförderung unter außergewöhnlichen Umständen

Die Bestimmungen der Artikel 3 bis 5, 7 und 8 über die Beförderungsurkunden sind nicht auf Beförderungen anzuwenden, die unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs ausgeführt werden.

Artikel 52
Bestimmung des Begriffs „Tage"

Der Begriff „Tage" im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet Kalendertage, nicht Werktage.

Kapitel VII
Schlussbestimmungen

Artikel 53
Unterzeichnung, Ratifikation und Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen liegt am 28. Mai 1999 in Montreal für die Staaten zur Unterzeichnung auf, die an der Internationalen Konferenz über Luftrecht vom 10. bis zum 28. Mai 1999 in Montreal teilgenommen haben. Nach dem 28. Mai 1999 liegt das Übereinkommen am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Montreal für alle Staaten zur Unterzeichnung auf, bis es nach Absatz 6 in Kraft tritt.

(2) Dieses Übereinkommen liegt ebenso für Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration zur Unterzeichnung auf. Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet eine „Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration" eine von souveränen Staaten einer bestimmten Region gebildete Organisation, die für bestimmte, durch dieses Übereinkommen geregelte Gegenstände zuständig ist und gehörig befugt ist, dieses Übereinkommen zu unterzeichnen und es zu ratifizieren, anzunehmen, zu genehmigen oder ihm beizutreten. Eine Bezugnahme auf einen „Vertragsstaat" oder „Vertragsstaaten" in diesem Übereinkommen mit Ausnahme des Artikels 1 Absatz 2, Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b, Artikels 5 Buchstabe b, der Artikel 23, 33

purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

(a) each signature of this Convention and date thereof;

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

Article 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

gration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'«une majorité des États parties» et d'«un tiers des États parties» ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptées aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54

Dénonciation

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

und 46 sowie des Artikels 57 Buchstabe b gilt gleichermaßen für eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration. Die Bezugnahmen in Artikel 24 auf „eine Mehrheit der Vertragsstaaten" und „ein Drittel der Vertragsstaaten" gelten nicht für eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration.

(3) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation durch die Staaten und Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die es unterzeichnet haben.

(4) Staaten oder Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die dieses Übereinkommen nicht unterzeichnen, können es jederzeit annehmen oder genehmigen oder ihm beitreten.

(5) Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt; diese wird hiermit zum Verwahrer bestimmt.

(6) Dieses Übereinkommen tritt am sechzigsten Tag nach Hinterlegung der dreißigsten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Verwahrer zwischen den Staaten in Kraft, die eine solche Urkunde hinterlegt haben. Eine von einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration hinterlegte Urkunde wird insoweit nicht gezählt.

(7) Für andere Staaten und für andere Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration tritt dieses Übereinkommen sechzig Tage nach Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

(8) Der Verwahrer notifiziert allen Unterzeichnern und Vertragsstaaten umgehend

a) jede Unterzeichnung dieses Übereinkommens und deren Zeitpunkt;

b) jede Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde und den Zeitpunkt der Hinterlegung;

c) den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;

d) den Zeitpunkt, zu dem eine nach diesem Übereinkommen vorgenommene Anpassung der Haftungshöchstbeträge in Kraft tritt;

e) jede Kündigung nach Artikel 54.

Artikel 54

Kündigung

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch eine an den Verwahrer gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird einhundertachtzig Tage nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer wirksam.

Article 55

Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

   (a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);

   (b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

   (c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

   (d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

   (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

Article 55

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

1. entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

   a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);

   b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

   c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

   d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

   e) Protocoles additionnels n°s 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2. dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Artikel 55

Verhältnis zu anderen mit dem Warschauer Abkommen zusammenhängenden Übereinkünften

Dieses Übereinkommen geht allen Vorschriften vor, die für die Beförderung im internationalen Luftverkehr gelten

1. zwischen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens aufgrund dessen, dass diese Staaten gemeinsam Vertragsparteien folgender Übereinkünfte sind:

   a) Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929 (im Folgenden als „Warschauer Abkommen" bezeichnet);

   b) Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, beschlossen in Den Haag am 28. September 1955 (im Folgenden als „Haager Protokoll" bezeichnet);

   c) Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Guadalajara am 18. September 1961 (im Folgenden als „Abkommen von Guadalajara" bezeichnet);

   d) Protokoll zur Änderung des am 12. Oktober 1929 in Warschau unterzeichneten Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Haager Protokolls vom 28. September 1955, unterzeichnet in Guatemala-Stadt am 8. März 1971 (im Folgenden als „Protokoll von Guatemala-Stadt" bezeichnet);

   e) Zusatzprotokolle Nr. 1 bis 3 und Protokoll von Montreal Nr. 4 zur Änderung des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls oder des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls und des Protokolls von Guatemala-Stadt, unterzeichnet in Montreal am 25. September 1975 (im Folgenden als „Protokolle von Montreal" bezeichnet), oder

2. innerhalb des Hoheitsgebiets eines einzelnen Vertragsstaats dieses Übereinkommens aufgrund dessen, dass dieser Staat Vertragspartei einer oder mehrerer der unter Nummer 1 Buchstaben a bis e genannten Übereinkünfte ist.

Article 56

States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 57

Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

Done at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof

Article 56

États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la «monnaie nationale» sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;

b) à l'article 28, la référence à la «loi nationale» est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

Article 57

Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en trans-

Artikel 56

Staaten mit mehreren Rechtsordnungen

(1) Umfasst ein Staat zwei oder mehr Gebietseinheiten, in denen auf die durch dieses Übereinkommen geregelten Gegenstände unterschiedliche Rechtsordnungen angewendet werden, so kann er bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Übereinkommen sich auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere derselben erstreckt; er kann seine Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ersetzen.

(2) Die Erklärungen werden dem Verwahrer notifiziert und müssen ausdrücklich angeben, auf welche Gebietseinheiten sich das Übereinkommen erstreckt.

(3) Hinsichtlich eines Vertragsstaats, der eine solche Erklärung abgegeben hat,

a) sind Bezugnahmen auf die „Landeswährung" in Artikel 23 als Bezugnahmen auf die Währung der betreffenden Gebietseinheit dieses Staates zu verstehen und

b) ist die Bezugnahme auf das „nationale Recht" in Artikel 28 als Bezugnahme auf das Recht der betreffenden Gebietseinheit dieses Staates zu verstehen.

Artikel 57

Vorbehalte

Zu diesem Übereinkommen dürfen keine Vorbehalte angebracht werden; allerdings kann ein Vertragsstaat jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation erklären, dass dieses Übereinkommen nicht gilt für

a) die Beförderung im internationalen Luftverkehr, die unmittelbar von diesem Vertragsstaat zu nichtgewerblichen Zwecken im Hinblick auf seine Aufgaben und Pflichten als souveräner Staat ausgeführt und betrieben wird;

b) die Beförderung von Personen, Gütern und Reisegepäck für seine militärischen Dienststellen mit in diesem Vertragsstaat eingetragenen oder von ihm gemieteten Luftfahrzeugen, die ausschließlich diesen Dienststellen vorbehalten sind.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Montreal am 28. Mai 1999 in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Dieses Übereinkommen wird im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt; beglaubigte Abschriften werden vom Verwah-

shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

mettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

rer allen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens sowie allen Vertragsstaaten des Warschauer Abkommens, des Haager Protokolls, des Abkommens von Guadalajara, des Protokolls von Guatemala-Stadt und der Protokolle von Montreal übermittelt.

Denkschrift

I. Allgemeiner Teil

1. Die Entwicklung des Warschauer Systems

Wesentliche Bereiche des internationalen Luftprivatrechts sind seit mehr als 70 Jahren nahezu weltweit durch das „Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ (RGBl. 1933 II S. 1039, BGBl. III 96-2) geregelt, das weithin als „Warschauer Abkommen“ – im Folgenden: WA – bekannt geworden ist. Bereits in den Anfängen der kommerziellen Luftbeförderung wurde es auf internationalen Konferenzen in Paris und Warschau vorbereitet und am 12. Oktober 1929 in Warschau beschlossen. Es ist am 13. Februar 1933 in Kraft getreten. Ziel war es vor allem, durch internationales Einheitsrecht allgemein gültige, klare und verlässliche Vorschriften zu schaffen, die eine Haftung kalkulierbar machten und das Gleichgewicht des Wettbewerbs im internationalen Luftverkehr sicherstellten. Hierzu enthält es Vorschriften über die Beförderungsdokumente, über das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers von Gütern gegenüber dem Luftfrachtführer und – was die bei weitem größte Bedeutung erlangt hat – über die Haftung des Luftfrachtführers für Passagierschäden (Personenschäden von Reisenden (Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung), Gepäckschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust), Schäden wegen verspäteter Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks) und für Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust, verspätete Ablieferung) bei internationalen Luftbeförderungen. Dabei wird aus vermutetem Verschulden, mit der Möglichkeit des Entlastungsbeweises und begrenzt durch Höchstbeträge gehaftet (Artikel 17–22 WA). Erst bei zumindest grob fahrlässiger Schadensverursachung greift eine unbegrenzte Haftung ein (Artikel 25 WA). Deutschland hat das Abkommen im Jahr 1933 ratifiziert und mit einem Durchführungsgesetz vom 15. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1079) konkretisiert. Inzwischen gehört das Warschauer Abkommen mit 151 Vertragsstaaten (Stand: 20. Oktober 2003) zu den am weitesten anerkannten völkerrechtlichen Regelungswerken.

Das Warschauer Abkommen ist durch eine Vielzahl von Zusatzabkommen, Protokollen und Zusatzprotokollen abgeändert und ergänzt worden, von denen einige nahezu weltweit ratifiziert und in Kraft getreten sind, andere hingegen nur eine geringe Verbreitung erfahren haben und wiederum andere mangels Erreichen der ausreichenden Ratifikationszahl überhaupt keine Wirksamkeit erlangt haben:

- das Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1958 II S. 291, 292); in Kraft, auch in der Bundesrepublik Deutschland, seit dem 1. August 1963 (Haager Protokoll; das Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls wird im Folgenden als WA 1955 bezeichnet);

- das Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 18. September 1961 (BGBl. 1963 II S. 1159, 1160); in Kraft seit dem 1. Mai 1964, in der Bundesrepublik Deutschland seit dem 31. Mai 1964 (Zusatzabkommen von Guadalajara – im Folgenden: ZAG);

- das Zusatzprotokoll von Guatemala vom 8. März 1971; nicht in Kraft getreten;

- die Montrealer (Zusatz-)Protokolle Nr. 1–4 vom 25. September 1975 (im Folgenden Montrealer Protokolle Nr. 1–4); in Kraft: Zusatzprotokoll Nr. 1 seit dem 15. Februar 1996, Zusatzprotokoll Nr. 2 seit dem 15. Februar 1996, Protokoll Nr. 4 seit dem 14. Juni 1998; Zusatzprotokoll Nr. 3 ist bisher nicht in Kraft; Deutschland hat sämtliche Montrealer Protokolle bisher nicht ratifiziert.

Diesen Regelungen folgten zunächst keine weiteren völkerrechtlichen Änderungen des Warschauer Systems, wenngleich insbesondere eine Anpassung seiner Haftungshöchstgrenzen an die geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse immer dringlicher wurde. Nachdem bereits 1966 in der sog. Montrealer Zwischenvereinbarung für den die Vereinigten Staaten berührenden Luftverkehr zwischen den Luftfahrtgesellschaften und der US-amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde eine Anhebung der Haftungshöchstgrenzen bei Personenschäden von Passagieren vereinbart worden war, verpflichteten sich 1976 zahlreiche westeuropäische Fluggesellschaften durch das sog. Malta-Abkommen zur Anhebung dieser Haftungshöchstgrenzen für den außeramerikanischen Luftverkehr. Weitergehende Haftungsverbesserungen brachte 1995 das IATA-Intercarrier-Agreement, dem sich inzwischen der ganz überwiegende Teil der weltweit operierenden Fluggesellschaften angeschlossen hat: Haben diese Fluggesellschaften das Intercarrier-Agreement ihren Beförderungsbedingungen zugrunde gelegt, haften sie bei Personenschäden von Passagieren verschuldensunabhängig bis zu einem Höchstbetrag von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus aus vermutetem Verschulden unbegrenzt. Bei dieser Rechnungseinheit handelt es sich um das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Ein Sonderziehungsrecht entspricht gegenwärtig (20. Oktober 2003) 1,23 Euro.

Die gleichen Haftungsregelungen fanden schließlich auch Aufnahme in die EG-Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen vom 9. Oktober 1997 (ABl. EG Nr. L 285 vom 17. Oktober 1997, S. 1 – im Folgenden: EG-Verordnung Nr. 2027/97), die für die EG seit dem 18. Oktober 1998 in Kraft ist und in jedem Mitgliedstaat unmittelbar geltendes Recht darstellt. Sie knüpft an die Haftung für Personenschäden von Passagieren nach dem Warschauer Abkommen an, enthält jedoch – anders als dieses – nicht Haftungsregeln für „Luftfrachtführer“, sondern nur für „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“. Dies sind solche Unternehmen, die einer Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92 (ABl. EG Nr. L 240 vom 24. August 1992, S. 1 – im Folgenden: EG-Verordnung Nr. 2407/92) bedürfen. Neben den genannten Haftungsregelungen des IATA-Intercarrier-Agreements enthält sie eine an ihnen orientierte Konkretisierung der bereits durch die Verordnung Nr. 2407/92 (Artikel 7) geschaffenen Versicherungspflicht (Artikel 3 Abs. 1b) sowie eine Vorauszahlungspflicht in

Höhe von mindestens 15 000 Sonderziehungsrechten (Artikel 5). Schließlich ist die Aufnahme dieser Haftungsregelungen in die Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen angeordnet (Artikel 6).

Diese zahlreichen Reformen des Warschauer Systems, die sich auch noch durch eine unterschiedliche Rechtsnatur, einen unterschiedlichen Anwendungsbereich, unterschiedliche Normadressaten und eine unterschiedliche Akzeptanz und Inkraftsetzung auszeichnen, haben im Laufe der Jahre zu einer Zersplitterung des internationalen Luftprivatrechts, insbesondere des Haftungsrechts, und zu einer weitgehenden Unübersichtlichkeit dieses Rechtsgebiets geführt. Hinzu kommt, dass ein Regelungswerk, dessen Grundlagen der ersten Aufbauphase der kommerziellen Luftbeförderung entstammen, in weiten Bereichen nicht mehr den technischen, wirtschaftlichen und verbraucherschützenden Anforderungen einer weltumspannenden, sich ständig weiterentwickelnden Zivilluftfahrt entsprechen kann.

2. Die Revision des Warschauer Systems

Vor diesem Hintergrund und mangels Akzeptanz der Montrealer (Zusatz-)Protokolle von 1975 begann die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal im Jahr 1994 mit den Vorarbeiten zu einer umfassenden Revision des Warschauer Systems. Im Juni 1994 gab der ICAO Council beim ICAO-Sekretariat und der IATA eine sozio-ökonomische Analyse der Haftungshöchstgrenzen in Auftrag. 1995 wies die ICAO Assembly den Council an, die Revisionsbemühungen zu beschleunigen, was zur Einsetzung einer Secretariat Study Group führte, die das Legal Bureau der ICAO bei der Vorbereitung einer Revision unterstützen sollte. Die Study Group sprach sich bereits bei ihrer ersten Sitzung im Februar 1996 für die Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens mit einem zweistufigen Haftungssystem für Personenschäden aus. Im März 1996 beauftragte der ICAO Council das ICAO Legal Bureau, unterstützt durch die Study Group, den Entwurf eines neuen Übereinkommens auszuarbeiten.

Noch im selben Jahr konnte ein erster Übereinkommensentwurf vorgelegt werden, der in der 30. Sitzung des ICAO Legal Committee vom 28. April bis 9. Mai 1997 eingehender Beratung unterzogen wurde. Im Juni 1997 entschied die ICAO, den überarbeiteten Entwurf den Mitgliedstaaten zur Stellungnahme zu übersenden und beauftragte die Study Group mit der Bewertung dieser Stellungnahmen und mit Empfehlungen zu den vom Legal Committee offen gelassenen Punkten.

Wenig später setzte der ICAO Council eine „Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System“ mit Experten aus den Mitgliedstaaten zur Feinabstimmung des Entwurfs ein, die unter Vorsitz des Mauritiers Vijay Poonoosamy im April 1998 tagte und dem ICAO Council Bericht erstattete. Dieser Bericht wurde im ICAO Council am 3. Juni 1998 beraten. Es wurde beschlossen, eine Diplomatische Konferenz zur abschließenden Beratung und Annahme des Entwurfs nach Montreal einzuberufen.

Unter Federführung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und unter dem Vorsitz des Jamaikaners Dr. Kenneth Rattray fand schließlich vom 10. bis 28. Mai 1999 in Montreal die Diplomatische Konferenz statt. Es nahmen 118 ICAO-Mitgliedstaaten und 12 Nichtregierungsorganisationen teil. Die Konferenz schloss am 28. Mai 1999 mit der Annahme des vorliegenden Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, das weithin als Montrealer Übereinkommen – im Folgenden: MÜ – bezeichnet wird.

Das neue Regelungswerk wurde noch am selben Tage zur Zeichnung aufgelegt und sogleich von 52 teilnehmenden Staaten gezeichnet, darunter die Vereinigten Staaten sowie die EG-Mitgliedstaaten Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal und das Vereinigte Königreich. Es ist inzwischen (Stand: 20. Oktober 2003) von 19 weiteren Staaten gezeichnet worden, darunter die weiteren EG-Mitgliedstaaten Schweden, Finnland, Niederlande, Spanien, Luxemburg und Irland. Die Europäische Gemeinschaft hat am 9. Dezember 1999 gezeichnet.

Nach seinem Artikel 53 Abs. 7 tritt das Übereinkommen 60 Tage nach Hinterlegung der 30. Ratifikationsurkunde in Kraft. Ratifikationsurkunden sind bisher (Stand: 20. Oktober 2003) von 32 Staaten (Belize, Mazedonien, Japan, Vereinigte Arabische Emirate, Slowakei, Tschechische Republik, Mexiko, Bahrein, Rumänien, Botswana, Paraguay, Jordanien, Barbados, Kenia, Namibia, Nigeria, Slowenien, Peru, Griechenland, Syrien, Kuwait, Panama, Neuseeland, Kanada, Zypern, Tansania, Portugal, Kolumbien, Estland, Vereinigte Staaten, Kamerun, Saudi Arabien) hinterlegt worden. Als 30. Ratifikationsurkunde wurde diejenige der Vereinigten Staaten am 5. September 2003 hinterlegt. Das Montrealer Übereinkommen konnte daher für die genannten Staaten – mit Ausnahme Saudi Arabiens, das die Ratifikationsurkunde erst am 15. Oktober 2003 hinterlegt hat – am 4. November 2003 in Kraft treten.

3. Kompetenz für Ratifikation und Ausführungsbestimmungen

Die Gegenstände des Übereinkommens fallen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft teilweise in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und teilweise in diejenige der Europäischen Gemeinschaft selbst. Denn nach Artikel 80 Abs. 2 des EG-Vertrages kann die Gemeinschaft Vorschriften für die Luftfahrt erlassen. Diese Zuständigkeit hat sie mit der Verordnung Nr. 2027/97 für die dort geregelte Haftung für Personenschäden von Passagieren ausgeübt und damit insoweit an sich gezogen. Diese geteilte Zuständigkeit haben die EG-Mitgliedstaaten auch bei der Zeichnung durch eine besondere Erklärung zum Ausdruck gebracht.

Folge der zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten geteilten Zuständigkeit ist, dass die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sämtlich das Übereinkommen zeichnen und gemeinsam ratifizieren müssen. Andernfalls würden sich die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten jeweils auch in Bereichen völkerrechtlich binden, für die sie nicht zuständig sind, und damit europarechtswidrig handeln. Daher sind alle Ratifikationen der Mitgliedstaaten gemeinsam mit der Ratifikation der Europäischen Gemeinschaft beim Verwahrer zu hinterlegen.

Der geteilten Zuständigkeit und der hieraus resultierenden Notwendigkeit gemeinsamer Ratifizierung trägt das Montrealer Übereinkommen bereits dadurch Rechnung, dass es in seinem Artikel 53 Abs. 2 die Möglichkeit der

Zeichnung und des Beitritts für „Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration", wie der Europäischen Gemeinschaft, vorsieht. Der Rat der Europäischen Union hat am 5. April 2001 einen Beschluss über die „Genehmigung des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) durch die Europäischen Gemeinschaften" (Dok. 6859/01; ABl. EG Nr. L 194 vom 18. 7. 2001, S. 38) gefasst und damit das für eine Ratifikation der EG notwendige Verfahren abgeschlossen. Dieser Beschluss stellt in seinem vierten Erwägungsgrund ausdrücklich klar, dass die geteilte Zuständigkeit und die hierdurch bedingte Notwendigkeit gemeinsamer Ratifikation durch die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten der Ratifikation zugrunde liegen. Weiterhin legt Artikel 2 Abs. 2 dieses Beschlusses fest: „Die Ratifikationsurkunde der Europäischen Gemeinschaft wird zur gleichen Zeit hinterlegt wie die Ratifikationsurkunden sämtlicher Mitgliedstaaten."

Griechenland hat die Ratifikationsurkunde bereits am 22. Juli 2002 hinterlegt, Portugal am 28. Februar 2003. In allen anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft laufen die formellen Ratifikationsverfahren oder sind bereits abgeschlossen. Der Europäische Rat hat hierzu am 5. April 2001 Schlussfolgerungen verabschiedet (Dok. 6870/01), die den Mitgliedstaaten möglichst rasche Ratifikationen empfehlen, damit die Ratifikationsurkunden koordiniert hinterlegt werden können.

Zugleich wurde die EG-Verordnung Nr. 2027/97 durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. Nr. L 140 vom 30. 5. 2002, S. 2) einer umfassenden Revision unterzogen, den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens angepasst und um Durchführungsbestimmungen ergänzt. Sie wird gemeinsam mit dem Montrealer Übereinkommen für die Gemeinschaft in Kraft treten (Artikel 2 EG-Verordnung Nr. 889/2002).

4. Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Übereinkommens

Ziel des Übereinkommens ist es, ein neues, modernes und umfassendes Regelungswerk zu schaffen, das zum einen den geänderten technischen, wirtschaftlichen und verbraucherschützenden Anforderungen entspricht und zum anderen durch die Integration von Vorschriften des Warschauer Abkommens und seiner abändernden und ergänzenden Zusatzabkommen, Protokolle und Zusatzprotokolle wieder ein einheitliches und übersichtliches Recht garantiert.

Das Übereinkommen besteht aus 57 Artikeln und gliedert sich in sieben Kapitel: Allgemeine Bestimmungen (Kapitel I), Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern (Kapitel II), Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes (Kapitel III), Gemischte Beförderung (Kapitel IV), Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer (Kapitel V), Sonstige Bestimmungen (Kapitel VI) und Schlussbestimmungen (Kapitel VII). Es ist in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jede dieser Sprachfassungen gleichermaßen verbindlich ist. Die Übersetzung in die deutsche Sprache wurde auf zwei Übersetzungskonferenzen unter Beteiligung Deutschlands, Österreichs und der Schweiz hergestellt. Diese gemeinsame deutsche Übersetzung ist auch der Europäischen Gemeinschaft zugeleitet worden, die sie der deutschen Sprachfassung ihrer Ratifikation zugrunde gelegt hat.

Mit der Aufnahme und Weiterentwicklung der wichtigsten Vorschriften des Warschauer Abkommens, seiner Zusatzabkommen, Protokolle und Zusatzprotokolle sind zwar in dem neuen Übereinkommen weite Bereiche des internationalen Luftprivatrechts umfassend geregelt. Gleichwohl erweist sich die neue Haftungsordnung für Passagierschäden als sein Kernstück:

Kapitel I (Artikel 1–2) regelt zunächst den Anwendungsbereich des Übereinkommens. Wie dem Warschauer Abkommen unterfallen ihm grundsätzlich entgeltliche oder gewerbliche Beförderungen zwischen Vertragsstaaten des Übereinkommens.

Kapitel II (Artikel 3–16) enthält sodann Regelungen über die zur Beförderung notwendigen Urkunden, die sich für die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck an den entsprechenden Bestimmungen des Zusatzprotokolls von Guatemala, für die Beförderung von Gütern an denjenigen des Montrealer Protokolls Nr. 4 orientieren. Von besonderer praktischer Bedeutung ist dabei die Möglichkeit, anstelle der Ausgabe verkörperter Beförderungsurkunden die notwendigen Angaben anderweitig aufzuzeichnen und auf Verlangen dem Reisenden eine schriftliche Erklärung hierüber (Artikel 3 Abs. 2) und dem Absender von Gütern eine Empfangsbestätigung auszuhändigen (Artikel 4 Abs. 2). Damit kann künftig weitgehend eine elektronische Abwicklung Einzug halten. Wie bereits das Warschauer Abkommen enthalten auch die Artikel 12 ff. Regelungen über das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers über die Güter, die sich ebenfalls an den entsprechen Regelungen des Montrealer Protokolls Nr. 4 orientieren.

Das neue Haftungs- und Versicherungsregime der Kapitel III–VI (Artikel 17–52) bringt gegenüber dem bisherigen Recht nach dem Warschauer Haftungssystem wesentliche Verbesserungen für den Passagier. Anders als das Warschauer Abkommen differenziert dieses Übereinkommen für die Haftung nach der Schadensart:

Die Haftung für Personenschäden folgt weitgehend dem Vorbild des IATA-Intercarrier-Agreements und der EG-Verordnung Nr. 2027/97: Für sie wird bei einem Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs, beim Ein- oder Aussteigen verschuldensunabhängig bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten und darüber hinaus für vermutetes Verschulden unbegrenzt gehaftet (Artikel 17 Abs. 1, Artikel 21). Soweit nationales Recht, wie etwa Artikel 5 der EG-Verordnung Nr. 2027/97, den Luftfrachtführer zur Leistung von Vorauszahlungen verpflichtet, stellt Artikel 28 den Geltungsanspruch einer solchen Verpflichtung auch für Beförderungen im Anwendungsbereich des Montrealer Übereinkommens sicher.

Für Schäden an aufgegebenem Gepäck wird verschuldensunabhängig bei Zerstörung, Beschädigung und Verlust gehaftet, solange es sich an Bord oder in der Obhut des Luftfrachtführers befindet (Artikel 17 Abs. 2, Artikel 22 Abs. 2). Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck und mitgeführten persönlichen Gegenständen des Reisenden wird nur verschuldensabhängig gehaftet (Artikel 17 Abs. 2 Satz 3). Der Anspruch ist auf 1 000 Sonderziehungsrech-

te begrenzt (Artikel 22 Abs. 2), es sei denn, der Schaden ist vorsätzlich oder leichtfertig verursacht worden (Artikel 22 Abs. 5).

Für Schäden an beförderten Gütern sieht Artikel 18 eine verschuldensunabhängige Haftung für Zerstörung, Beschädigung oder Verlust vor. Von einer Haftung wird der Luftfrachtführer indes befreit, wenn er eine Schadensursächlichkeit der in Artikel 18 Abs. 2 aufgeführten Umstände (mangelhafte Güter, mangelhafte Verpackung, bewaffnete Konflikte, hoheitliches Handeln bei Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr etc.) nachweisen kann. Begrenzt ist die Haftung grundsätzlich auf einen Höchstbetrag von 17 Sonderziehungsrechten je Kilogramm (Artikel 22 Abs. 3).

Artikel 19 enthält die bereits aus dem Warschauer Abkommen bekannte Haftung für Verspätungsschäden bei der Luftbeförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern. Für diese Schäden ist es noch bei der nach dem Warschauer Abkommen allgemein geltenden Regel geblieben, dass aus vermutetem Verschulden gehaftet wird und sich der Luftfrachtführer durch den Nachweis, alle Maßnahmen zur Schadensverhinderung ergriffen zu haben, entlasten kann. Der Anspruch wegen der verspäteten Beförderung von Reisenden ist nach Artikel 22 Abs. 1 auf 4 150 Sonderziehungsrechte, der Anspruch wegen der verspäteten Beförderung von Reisegepäck nach Artikel 22 Abs. 2 auf 1 000 Sonderziehungsrechte je Reisenden beschränkt, es sei denn, der Schaden ist vorsätzlich oder leichtfertig verursacht worden (Artikel 22 Abs. 5). Schäden wegen der verspäteten Beförderung von Gütern sind nach Artikel 22 Abs. 3 grundsätzlich auf 17 Sonderziehungsrechte je Kilogramm beschränkt.

Haftpflichtig ist nach dem Montrealer Übereinkommen weiterhin der „Luftfrachtführer“. Dazu zählen – dem Zusatzabkommen von Guadalajara folgend – der „vertragliche“ und der „ausführende“ Luftfrachtführer i. S. d. Artikels 39, die es gleichermaßen der Haftung unterwirft (Kapitel V Artikel 40). Dies betrifft für die Passagierschadenshaftung vornehmlich sog. Code Sharing-Flüge und Flüge, die Teil einer Pauschalreise sind. Hier haften sowohl der Luftfrachtführer, dessen Code im Ticket angegeben ist, bzw. der Reiseveranstalter als vertraglicher Luftfrachtführer als auch der die Luftbeförderung tatsächlich Durchführende als ausführender Luftfrachtführer (Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 200; vgl. BGHZ 52, 194; Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 1 WA, Rdnr. 37 f. m. w. N.). Damit ist der Kreis der Haftpflichtigen weiter gefasst als nach der EG-Verordnung Nr. 2027/97 in der Fassung der EG-Verordnung Nr. 889/2002. Sie erfasst nur „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“. Dies sind Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung nach der EG-Verordnung Nr. 2407/92, die etwa Flug(pauschal)reiseunternehmen mangels Luftverkehr als Haupttätigkeit (Artikel 4 Abs. 1b EG-Verordnung Nr. 2407/92) regelmäßig nicht haben. Für die nicht vom EG-Recht erfassten Luftfrachtführer müssen daher auch notwendige Durchführungsregelungen zum Montrealer Übereinkommen vom nationalen Recht geschaffen werden. Die Kompetenz der Mitgliedstaaten hierzu stellt Erwägungsgrund 18 der EG-Verordnung Nr. 889/2002 klar.

Wie bereits das Warschauer Abkommen enthält das Montrealer Übereinkommen keine Bestimmungen über den Ersatzberechtigten sowie über Art und Umfang des Schadensersatzes, d. h. welche Ansprüche im Einzelnen von wem geltend gemacht werden können. Offen bleibt etwa für Personenschäden, ob im Rahmen des materiellen Schadensersatzes nur Ersatz der Heilungskosten oder auch Ersatz für Unterhalts- und Erwerbsschäden geschuldet wird und wem diese Ansprüche zustehen sowie ob auch Ersatz für immaterielle Schäden geschuldet wird und ob nur selbst Verletzte oder auch Angehörige Schmerzensgeld verlangen können (vgl. Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 193 f.). Und ebenso wie für das Warschauer Abkommen (vgl. § 1 DGWA; Schmid in Giemulla/Schmid, Artikel 17 WA, Rdnr. 39 ff.) muss hier ergänzend nationales (Durchführungs-) Recht eingreifen, nachdem auch die EG-Verordnung Nr. 889/2002 diese Lücke nicht schließt. Dies eröffnet Artikel 29 Satz 1, 2. HS ebenso wie dies für den insoweit gleichlautenden Artikel 24 Abs. 2 Satz 2 WA 1955 angenommen wird (vgl. Giemulla in Giemulla/Schmid, Artikel 24 WA, Rdnr. 10; Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 194). Erwägungsgrund 18 der EG-Verordnung Nr. 889/2002 stellt auch insoweit die Kompetenz der Mitgliedstaaten zur Ausfüllung dieser Lücke klar. Anders als nach dem Warschauer Abkommen sind die Vertragsstaaten dabei allerdings durch Artikel 29 Satz 2 eingeschränkt, wonach nicht kompensatorischer Schadensersatz ausgeschlossen ist.

Die nach dem Vorstehenden notwendigen Durchführungsregelungen enthält das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr, dessen Entwurf parallel zu dem Entwurf eines Vertragsgesetzes zu diesem Übereinkommen eingebracht wird.

Das Verhältnis der Haftungsnormen des Montrealer Übereinkommens zu den nationalen Haftungsrechten regelt Artikel 29. Wie schon nach Artikel 24 Abs. 1 WA 1955 unterliegen diese Ansprüche den Voraussetzungen und Beschränkungen des Übereinkommens. Damit wird zur Wahrung der internationalen Einheitlichkeit der Haftung sichergestellt, dass sich die Luftfrachtführer in den Vertragsstaaten keiner weitergehenden Haftung aufgrund nationalen Rechts ausgesetzt sehen müssen. Wie für die insoweit gleichlautende Vorschrift des Warschauer Abkommens, wo dies überwiegender Meinung entspricht (Schmid, in Giemulla/Schmid, Artikel 17 WA, Rdnr. 12; Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 24 WA, Rdnr. 2 m. w. N.; a. A. Schönwerth, in Geigel, Der Haftpflichtprozess (23. Aufl., 2001), 29. Kap., Rdnr. 51, 82), wird dabei auch für das Montrealer Übereinkommen ein Vorrang vor der Haftung nach nationalem Recht bzw. eine Maßgeblichkeit seiner Voraussetzungen und Beschränkungen nur dann angenommen, wenn sich im Schadensereignis spezifische Gefahren der Luftbeförderung realisiert haben (Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 199).

Eine wichtige Neuerung mit erheblichen Auswirkungen auf die Realisierung von Haftungsansprüchen enthält Artikel 50. Hiernach müssen die Vertragsstaaten ihre Luftfrachtführer zu einer angemessenen Versicherungsdeckung für gegen sie gerichtete Haftungsansprüche nach diesem Übereinkommen verpflichten. Eine entsprechende Versicherungspflicht besteht teilweise bereits nach Artikel 7 der EG-Verordnung Nr. 2407/92, der für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine Versicherungspflicht sowohl für unfallbedingte Schäden beförderter Fluggäste, Gepäck und Güter als auch für Drittschäden vorsieht. Nach Artikel 3 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 i. d. F. der EG-Verordnung Nr. 889/2002 muss die Versicherung den „vollen“ Schadensersatzbetrag abdecken. Zur Erweiterung und Konkretisierung dieser Versicherungspflicht hat die EG-Kommission am 24. September 2002 einen „Vorschlag für eine Verordnung des

Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber“ (ABl. (EG) Nr. C 20 E vom 28. 1. 2003; BR-Drs. 62/03) vorgelegt, der derzeit in den zuständigen Gemeinschaftsorganen beraten wird. Soweit das EG-Recht keine Regelungen enthält, wird die Versicherungspflicht durch das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr (§ 4 MontÜG i. V. m. §§ 50 f. LuftVG, § 4 Abs. 2 MontÜG) begründet und konkretisiert, dessen Entwurf parallel zu dem Entwurf eines Vertragsgesetzes zu diesem Übereinkommen eingebracht wird.

Artikel 33 Abs. 2 enthält schließlich den sog. fünften Gerichtsstand, der die bereits nach Artikel 28 WA 1955 bestehenden und nun in Artikel 33 Abs. 1 aufgenommenen vier Gerichtsstände – Wohnsitz des Luftfrachtführers, Sitz seiner Hauptniederlassung, Sitz der Geschäftsstelle, durch die der Vertrag geschlossen wurde, und Bestimmungsort – für die Haftung bei Personenschäden um den Gerichtsstand am Heimatort des Passagiers erweitert.

Zwischen den Vertragsstaaten geht dieses Übereinkommen allen Vorschriften des Warschauer Systems – dem Warschauer Abkommen selbst, seinen Zusatzabkommen, Protokollen und Zusatzprotokollen – vor (Artikel 55), so dass es diese sukzessive ablösen wird. Im Verhältnis zu Nichtvertragsstaaten wird das Warschauer System, soweit es in Kraft getreten ist, mit seinen jeweils ratifizierten Änderungen weitergelten, solange sie das neue Übereinkommen nicht ratifiziert haben.

II. Besonderer Teil

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Zu Artikel 1

Artikel 1 regelt – ebenso wie Artikel 2 – den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Die Regelung entspricht in ihren Absätzen 1–3 derjenigen in Artikel 1 WA 1955. Abweichungen in der Formulierung der deutschen Übersetzung sind sprachlich bedingt.

Auch das neue Übereinkommen gilt für die internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern durch ein Luftfahrtunternehmen oder jedenfalls gegen Entgelt (Absatz 1). Dazu müssen Abgangs- und Bestimmungsort vereinbarungsgemäß in zwei unterschiedlichen Vertragsstaaten liegen (Absatz 2 Satz 1, 1. HS). Gleiches gilt nach Absatz 2 Satz 1, 2. HS, wenn Abgangs- und Bestimmungsort zwar in demselben Vertragsstaat liegen, aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staat erfolgt, ohne dass dieser Vertragsstaat sein muss. Für rein nationale Luftbeförderungen, die nicht – wenigstens durch eine Zwischenlandung – das Hoheitsgebiet eines anderen Staates berühren, gilt das Übereinkommen nicht, wie Absatz 2 Satz 2 nochmals ausdrücklich klarstellt. Hier gilt selbst für Vertragsstaaten des Übereinkommens ausschließlich das nationale Recht.

Absatz 3 stellt für die Anwendung dieses Übereinkommens klar, dass eine Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer als eine einzige Beförderung gilt, wenn sie als einheitliche Leistung vereinbart worden ist (1. Halbsatz). Auf die Zahl der geschlossenen Beförderungsverträge kommt es nicht an. Das Übereinkommen ist dann anwendbar, wenn es sich bei dieser Beförderung um eine internationale Beförderung im Sinne des Absatzes 2 handelt. Sind bei einer Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer mehrere Verträge geschlossen worden, so richtet sich die Frage der Internationalität dieser Beförderung auch dann nach Absatz 2, wenn einer oder mehrere dieser Beförderungsverträge ausschließlich im Hoheitsgebiet desselben Staates zu erfüllen sind (Absatz 3, 2. HS): Stets kommt es auch hier darauf an, ob Abgangs- und Bestimmungsort dieser als eine einzige Beförderung geltenden Luftbeförderung in verschiedenen Vertragsstaaten liegen oder wenigstens eine Zwischenlandung in einem anderen Staat erfolgt.

Nach Absatz 4 schließt auch die Luftbeförderung durch einen Dritten die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens nicht aus. Auch in diesem Fall sind die Voraussetzungen der Absätze 1–3 maßgeblich.

Zu Artikel 2

Artikel 2 des Übereinkommens entspricht Artikel 2 des von Deutschland nicht ratifizierten Montrealer Protokolls Nr. 4, dessen Absatz 1 wiederum Artikel 2 Abs. 1 WA 1955 aufgreift. Unterschiede in der deutschen Übersetzung sind rein sprachlich bedingt. Hiernach gilt das Übereinkommen ausdrücklich auch für Luftbeförderungen durch den Staat oder andere Personen des öffentlichen Rechts, wenn die Anwendbarkeitsvoraussetzungen des Artikels 1 vorliegen.

Die Absätze 2 und 3 regeln die Anwendbarkeit des Übereinkommens auf Postsendungen. Anders als das Warschauer Abkommen, das eine Anwendung seiner Vorschriften auf die Beförderung von Postsendungen generell ausschließt (Artikel 2 Abs. 2 WA 1955), greifen die Absätze 2 und 3 des vorliegenden Übereinkommens hierfür eine bereits in dem für Deutschland nicht in Kraft getretenen Montrealer Protokoll Nr. 4 enthaltene Differenzierung auf: Die Beförderung von Postsendungen richtet sich gemäß Absatz 3 grundsätzlich nicht nach dem Montrealer Übereinkommen, sondern nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht. Auf einen Luftfrachtvertrag, der die Beförderung von Postsendungen zum Gegenstand hat, sind mithin bei Anwendung deutschen Rechts grundsätzlich die §§ 407 ff. HGB anzuwenden. Allerdings haftet der Luftfrachtführer nach Absatz 2 in jedem Falle nur gegenüber der zuständigen Postverwaltung; ausgeschlossen ist also eine – deliktische – Haftung gegenüber anderen Personen, etwa den Postkunden. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Postkunden bereits hinreichend durch den Weltpostvertrag (BGBl. 1998 II S. 2082, 2135) und das Postpaketübereinkommen (BGBl. 1998 II S. 2082, 2172) geschützt sind. Denn Artikel 35 Abs. 1 des Weltpostvertrages und Artikel 26 Abs. 1 des Postpaketübereinkommens normieren eine Haftung der Postverwaltung gegenüber ihrem Kunden bei Verlust, Beraubung oder Beschädigung von Einschreibesendungen und Paketen sowie bei Verlust von Sendungen mit Auslieferungsnachweis. Der im Montrealer Übereinkommen verwendete Begriff „Postverwaltung“ ist in demselben Sinne zu verstehen wie der des Weltpostvertrags sowie des Postpaketübereinkommens. Nicht erfasst werden dementsprechend private Zustelldienste.

Kapitel II

Urkunden und Pflichten der Parteien betreffend die Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern

Zu Artikel 3

Artikel 3 befasst sich wie Artikel 3 und 4 WA 1955 mit der Dokumentation der zu erbringenden Beförderungsleistungen für Passagiere und Gepäck, die allerdings gegenüber dem Warschauer Abkommen wesentliche Vereinfachungen erfährt. Die Aufnahme der geschuldeten Beförderung des Reisenden und der weiteren geforderten Angaben in eine verkörperte Urkunde und deren Übergabe (Artikel 3 WA 1955) ist zwar weiterhin möglich, anders als nach dem Warschauer Abkommen aber nicht mehr erforderlich. Nach dem Vorbild des nicht in Kraft getretenen Zusatzprotokolls von Guatemala ist vielmehr auch eine andere Aufzeichnung der erforderlichen Angaben zulässig, womit künftig weitgehend eine elektronische Abwicklung Einzug halten kann. In diesem Fall ist dem Reisenden die Aushändigung eines schriftlichen Dokuments über die elektronisch aufgezeichneten Angaben anzubieten. Bei der Beförderung von Reisegepäck wird die Ausstellung eines Fluggepäckscheins (Artikel 4 WA 1955) durch einen Beleg zur Gepäckidentifizierung ersetzt.

Die Absätze 1 und 2 betreffen die bei der Beförderung von Reisenden zu erstellenden Dokumentationen und auszuhändigenden Urkunden. Sie entsprechen Artikel 3 Abs. 1 und 2 des Zusatzprotokolls von Guatemala, der um die Vorschrift des Absatzes 2 Satz 2 ergänzt wurde.

Absatz 1, der im Wesentlichen mit Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe a und b WA 1955 identisch ist, enthält zunächst in seinem 1. Halbsatz die Pflicht, bei der Beförderung von Reisenden einen Beförderungsschein auszuhändigen. Dies kann ein Einzel- oder ein Sammelbeförderungsschein sein. Wie bereits nach dem Warschauer Abkommen muss dieser Beförderungsschein die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsorts (Buchstabe a) und zumindest eines Zwischenlandepunktes enthalten, falls Abgangs- und Bestimmungsort im Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaats liegen und eine oder mehrere Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet eines anderen Staates erfolgen sollen (Buchstabe b). Nicht mehr enthalten muss der Beförderungsschein den Hinweis auf eine Beschränkung der Haftung für Personen- und Sachschäden bei internationalen Luftbeförderungen. Eine dem Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c WA 1955 entsprechende Regelung, die hierzu verpflichten würde, enthält das Übereinkommen nicht. Stattdessen ist nach Absatz 4 eine schriftliche Information über die Haftung ausreichend.

Die Ausstellung und Aushändigung des Beförderungsscheins ist indes nicht mehr obligatorisch. Stattdessen erlaubt Absatz 2 Satz 1, eine entsprechende Regelung des nicht in Kraft getretenen Zusatzprotokolls von Guatemala aufgreifend, die anderweitige Aufzeichnung der in Absatz 1 geforderten Angaben. Damit wird insbesondere die elektronische Aufzeichnung zulässig werden, so dass künftig etwa auch die Buchung im Computersystem der Fluggesellschaft unter einer Kreditkartennummer festgehalten werden kann. Anders als das Zusatzprotokoll von Guatemala sieht dieses Übereinkommen aber nicht die Möglichkeit eines vollständigen flugscheinlosen Luftverkehrs vor. Absatz 2 Satz 2 verpflichtet vielmehr den Luftfrachtführer, der sich statt der Ausstellung eines Beförderungsscheins für eine anderweitige Aufzeichnung nach Absatz 2 Satz 1 entscheidet, dem Reisenden eine schriftliche Erklärung über die aufgezeichneten Angaben auszuhändigen. Damit wird dem Bedürfnis von Reisenden nach Information über die Buchung und nach ihrem einfachen Nachweis Rechnung getragen, wenngleich die besondere Beweisregel des Artikels 3 Abs. 2 Satz 1 WA 1955 nicht mehr Aufnahme gefunden hat.

Absatz 3 betrifft die für befördertes Reisegepäck auszustellenden Transportdokumente. Unter Verzicht auf den nach Artikel 4 WA 1955 erforderlichen Fluggepäckschein und die erforderliche Dokumentation einzelner Angaben ist dem Reisenden für jedes Gepäckstück nur noch ein Beleg zur Identifizierung des Gepäcks auszuhändigen.

Absatz 4 knüpft an die Informationspflichten gegenüber den Reisenden nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c WA 1955 an. Der hiernach dem Luftfrachtführer gegenüber dem Reisenden obliegende Hinweis muss sich darauf erstrecken, dass dieses Übereinkommen in seinem Anwendungsbereich die Haftung des Luftfrachtführers für Tod und Körperverletzung von Reisenden und für Verlust, Zerstörung oder Beschädigung des Reisegepäcks sowie für Verspätung regelt und beschränken kann. Anders als nach dem Warschauer Abkommen muss dieser Hinweis indes nicht in den Beförderungsschein aufgenommen werden. Vielmehr wird aus der nach Absatz 2 bestehenden Möglichkeit, auf die Aushändigung eines verkörperten Beförderungsscheins zu verzichten, die Konsequenz gezogen und nur eine schriftliche Information des Reisenden verlangt. Wird allerdings ein Beförderungsschein ausgegeben, kann die nach Absatz 4 erforderliche Information selbstverständlich aufgenommen werden.

Absatz 5 greift schließlich Artikel 3 Abs. 3 des nicht in Kraft getretenen Zusatzprotokolls von Guatemala auf, indem er klarstellt, dass die Beachtung der vorstehenden Absätze Bestand und Wirksamkeit des Beförderungsvertrags unberührt lässt. Anders als es die in diesem Übereinkommen nicht aufgegriffenen Artikel 3 Abs. 2 und Artikel 4 Abs. 2 WA 1955 vorsehen, führt die Nichtbeachtung des Hinweises nach Absatz 4, insbesondere der unterbliebene Hinweis auf die Haftungsbeschränkung nach diesem Übereinkommen, damit auch nicht mehr zum Wegfall der Haftungsbegrenzung (Saenger, NJW 2000, 169, 172). Wegen der wesentlich umfassenderen, partiell sogar unbegrenzten Haftung nach diesem Übereinkommen (vgl. Artikel 21, 22) ist die Bedeutung dieser Abweichung indes weniger erheblich.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt den in Papierform erteilten Luftfrachtbrief und die Möglichkeit seiner Ersetzung durch anderweitige Aufzeichnungen insbesondere durch elektronische Datenverarbeitung. Die Neufassung berücksichtigt damit besser als das WA 1955 die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und der Beförderer, sich moderner Kommunikationsmittel zu bedienen.

Nach Absatz 1 bleibt die Datenübermittlung durch Verwendung eines herkömmlichen, auf Papier erstellten Luftfrachtbriefs auch in Zukunft möglich. Der Luftfrachtbrief ist dabei wie bisher (vgl. Artikel 6 Abs. 1 WA 1955) in

drei Ausfertigungen auszustellen (Artikel 7 Abs. 1). Die zweite Ausfertigung des Luftfrachtbriefs muss aber das Gut nicht mehr begleiten (arg. e Artikel 7 Abs. 2 Satz 2).

Absatz 1 ist im Gegensatz zu Artikel 5 Abs. 1 WA 1955 zwar nicht als Kann-Vorschrift formuliert, schreibt also für die Beförderung die Ausstellung eines Luftfrachtbriefs vor. Gleichwohl berührt das Fehlen eines Luftfrachtbriefs nicht die Wirksamkeit des geschlossenen Vertrages (Artikel 9).

Absatz 2 sieht vor, dass anstelle des herkömmlichen Luftfrachtbriefs auch zeitsparende und den Transport beschleunigende andere Aufzeichnungsmöglichkeiten durch den Luftfrachtführer verwendet werden können. Der unbestimmte Begriff „andere Aufzeichnung“ wurde in der Absicht gewählt, den Einsatz moderner Technologie nicht a priori durch eine zu enge Begriffswahl zu behindern. In erster Linie wurde an EDV-Verfahren gedacht. Denn in der Praxis werden zunehmend der Absender sowie der Empfänger – bei Einschaltung von Spediteuren auch diese – mit dem Luftfrachtführer elektronisch vernetzt.

Die Entscheidung darüber, ob anstelle des Luftfrachtbriefs eine andere Aufzeichnung verwendet wird, wird abweichend vom Montrealer Protokoll Nr. 4 nicht von der Zustimmung des Absenders abhängig gemacht. Soweit der Luftfrachtführer anstelle eines Luftfrachtbriefs eine „andere Aufzeichnung“, also insbesondere eine Aufzeichnung mittels elektronischer Datenverarbeitung wählt, kann aber der Absender nach Satz 2 vom Luftfrachtführer eine Empfangsbestätigung verlangen. Mittels dieser Empfangsbestätigung wird dem Absender ermöglicht, einerseits das Gut anhand der gespeicherten Daten zu identifizieren und andererseits sein Weisungsrecht nach Artikel 12 auszuüben. Letzteres ist dann von Bedeutung, wenn es bei dem Transport zu Unregelmäßigkeiten kommt oder der Empfänger vor der Auslieferung des Gutes insolvent wird und daher eine Übergabe an ihn unterbunden werden soll.

Die „andere Aufzeichnung“ im Sinne des Absatzes 2 ist mithin nicht dem Frachtbrief gleichgestellt. Dies zeigt sich auch bei der Beweiskraft: Nach Artikel 11 begründen nur der Luftfrachtbrief und die Empfangsbestätigung die widerlegbare Vermutung für den Abschluss des Vertrages. Jeder anderen Aufzeichnung kommt, wenn eine Empfangsbestätigung nicht ausgestellt wird, diese Vermutungswirkung nicht zu.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt den Mindestinhalt des Luftfrachtbriefs sowie der Empfangsbestätigung im Sinne von Artikel 4 Abs. 2 Satz 2. So müssen nach Buchstabe a der Abgangs- und Bestimmungsort sowie nach Buchstabe b in bestimmten Fällen der Zwischenlandepunkt angegeben werden. Diese Regelungen entsprechen geltendem Recht (Artikel 8 Buchstabe a und b WA 1955).

Das in Buchstabe c enthaltene Erfordernis der Gewichtsangabe entspricht Artikel 8 Buchstabe i WA 1929, weicht jedoch von Artikel 8 WA 1955 ab, der eine solche Angabe für entbehrlich erachtete. Die Wiedereinführung dieses Erfordernisses ist angebracht, weil das Gewicht der Sendung eine Kalkulationsgröße bei der Berechnung der Haftungsgrenze gemäß Artikel 22 Abs. 3 ist und den Frachtdokumenten nach Artikel 11 Abs. 2 insoweit Beweiskraft zukommt.

Keinen Niederschlag mehr findet im Montrealer Übereinkommen die in Artikel 8 Buchstabe c WA 1955 enthaltene Regelung über die Pflicht, einen Hinweis auf die mögliche Anwendung der Haftungsregelung des Übereinkommens und seine Haftungsbegrenzung in den Frachtbrief aufzunehmen. Damit wird auch die Regelung des Artikels 9 WA 1955 entbehrlich, wonach bei Fehlen eines solchen Hinweises eine Berufung auf die in Artikel 22 WA 1955 vorgesehenen Haftungsgrenzen für Reisegepäck und Güter nicht möglich ist.

Zu Artikel 6

Satz 1 regelt die Pflicht des Absenders, Angaben zur Art der Güter zu machen. Anders als Artikel 16 Abs. 1, der den Absender verpflichtet, dem Luftfrachtführer Auskünfte zu erteilen und Begleitpapiere auszuhändigen, und der damit das privatrechtliche Verhältnis zwischen Absender und Luftfrachtführer regelt, begründet Artikel 6 ausschließlich eine öffentlich-rechtliche Pflicht des Absenders: Der Absender ist auf Verlangen gegenüber den Zoll- und Polizeibehörden sowie anderen Behörden verpflichtet, die Einhaltung der zoll-, seuchenpolizei-, veterinär- oder devisenrechtlichen Vorschriften durch ein Dokument nachzuweisen. Eine Verpflichtung gegenüber dem Luftfrachtführer, in den Luftfrachtbrief Angaben über die Art der Sendung aufzunehmen, begründet die Vorschrift hingegen nicht. Der auf der Diplomatischen Konferenz unterbreitete Vorschlag mehrerer Delegationen, auch die Angabe der Art der Sendung im Luftfrachtbrief zu verlangen, wurde im Hinblick auf die Streichung der entsprechenden, in Artikel 8 Buchstabe g WA 1955 noch enthaltenen Regelung durch das Haager Protokoll und auf das mit dem neuen Übereinkommen angestrebte Ziel, die Dokumentationsvorschriften von unnötigem Ballast zu befreien, abgelehnt.

Der Luftfrachtführer wird, wie Satz 2 klarstellt, durch die Angaben des Absenders weder verpflichtet noch kann er für sie haftbar gemacht werden. Für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften bleibt allein der Absender verantwortlich. Dieser Regelungsgedanke steht im Einklang mit der in Artikel 16 Abs. 2 getroffenen Aussage, dass den Luftfrachtführer hinsichtlich der Vollständigkeit und Richtigkeit der Auskünfte und Unterlagen keine Prüfungspflicht trifft.

Zu Artikel 7

Die Vorschrift regelt die Formalien und die Ausstellungsmodalitäten des auf Papier erstellten Luftfrachtbriefs. Sie entspricht weitgehend Artikel 6 WA 1955. Anders als Artikel 6 Abs. 2 Satz 2 2. HS WA 1955 regelt Artikel 7 hingegen nicht, dass die zweite Ausfertigung des Luftfrachtbriefs das Gut begleiten muss. Der Grund für das Fehlen einer entsprechenden Regelung liegt in der ausdrücklichen Anerkennung elektronisch erstellter Dokumente: Da bei der Verwendung derartiger Dokumente keine Ausfertigung auf Papier vorliegt, die dem Gut beigegeben werden und dieses damit begleiten kann, und der Empfänger postalisch, per Fax oder einem anderen Kommunikationsmittel von der Sendung unterrichtet werden kann, verzichtet Artikel 7 Abs. 2 auf die Normierung dieses Erfordernisses. Dabei lässt er allerdings unberücksichtigt, dass die das Gut begleitende Ausfertigung nicht selten zollrechtlichen Zwecken dient und eine Beschlagnahme des Gutes durch die Zollbehörde wegen Fehlens notwendiger Transportdokumente verhindern

kann. Da aber die Regelung des Artikels 7 Abs. 2 einer Aufrechterhaltung der bisherigen Praxis, die zweite Ausfertigung dem Gut beizufügen, nicht entgegensteht, begegnet die Streichung des Hinweises darauf, wie die zweite Ausfertigung verwendet wird, keinen Bedenken.

Abweichend von Artikel 6 Abs. 3 WA 1955 verzichtet Artikel 7 darauf zu bestimmen, zu welchem Zeitpunkt der Luftfrachtführer den Luftfrachtbrief des Gutes unterzeichnen muss. Angesichts der Regelung, wonach die Absenderausfertigung vor Annahme der Güter durch den Luftfrachtführer von diesem zu unterzeichnen ist (vgl. Artikel 7 Abs. 2 Satz 3), erscheint eine dem Artikel 6 Abs. 3 WA 1955 entsprechende Regelung entbehrlich.

Zu Artikel 8

Die Vorschrift regelt, wie die Beförderung mehrerer Frachtstücke zu dokumentieren ist. Sie entspricht, soweit sie das Recht des Luftfrachtführers regelt, vom Absender die Ausstellung mehrerer Luftfrachtbriefe zu verlangen (Buchstabe a), geltendem Recht (Artikel 7 WA 1955). Abweichend vom geltenden Recht berücksichtigt sie jedoch zusätzlich, dass an die Stelle eines Luftfrachtbriefs auf Papier auch eine andere, insbesondere elektronisch erstellte Aufzeichnung treten kann (Artikel 4 Abs. 2). Für diesen Fall bestimmt Buchstabe b, dass der Absender bei Aufgabe mehrerer Frachtstücke vom Luftfrachtführer die Ausstellung mehrerer Empfangsbestätigungen verlangen kann.

Zu Artikel 9

Die Vorschrift bestimmt in Anlehnung an Artikel 4 Satz 4 des Übereinkommens vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (BGBl. 1961 II S. 1119), dass das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit eines Luftfrachtbriefs oder einer Empfangsbestätigung weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags berührt. Das Montrealer Übereinkommen wendet sich damit von dem in Artikel 9 WA 1955 verankerten Prinzip ab, wonach das Fehlen eines Luftfrachtbriefs oder dessen Mangelhaftigkeit eine unlimitierte Haftung des Luftfrachtführers zur Folge hat. Diese Entschärfung ist folgerichtig angesichts des mit dem Übereinkommen verfolgten Ziels, die Dokumentationsvorschriften von unnötigem Ballast zu befreien und das neue Recht praxisnäher auszugestalten.

Zu Artikel 10

Die Vorschrift behandelt zum einen die Haftung des Absenders für die Richtigkeit der im Luftfrachtbrief eingetragenen bzw. der zur Aufnahme in die Empfangsbestätigung bestimmten Angaben und Erklärungen, zum anderen die Haftung des Luftfrachtführers bei unrichtiger Übernahme der Daten in die Empfangsbestätigung oder bei der anderweitigen Datenverarbeitung.

Die in Absatz 1 Satz 1 enthaltene Regelung über die Haftung des Absenders für die Richtigkeit der im Luftfrachtbrief gemachten Angaben entspricht Artikel 10 Abs. 1 WA 1955. Der Absender haftet grundsätzlich auch dann, wenn er den Frachtbrief nicht selbst ausgefüllt hat, sondern der Luftfrachtführer auf sein Verlangen hin tätig geworden ist. Denn nach Artikel 7 Abs. 4 wird in diesem Falle vermutet, dass der Luftfrachtführer im Namen des Absenders gehandelt hat.

Darüber hinaus begründet Absatz 1 – insoweit weiter gehend als das WA 1955 – eine Absenderhaftung auch für Angaben und Erklärungen, die für anderweitige Aufzeichnungen und gegebenenfalls die Empfangsbestätigung im Sinne von Artikel 4 Abs. 2 Satz 2 bestimmt sind. Dies gilt nach Absatz 1 Satz 2 auch in den Fällen, in denen die Leute des Luftfrachtführers oder sonstige von ihm beauftragte Personen für den Absender die Angaben oder Erklärungen abgeben. Diese Regelung ergänzt insoweit die in Artikel 7 Abs. 4 statuierte Vermutungsregel. Voraussetzung für die Haftung des Absenders ist jedoch stets, dass die Angaben aus dessen Sphäre und nicht aus der Frachtführersphäre (wie beispielsweise Airline- und Flughafen-Code, Streckenführung) stammen.

Absatz 2 entspricht der geltenden Rechtslage (vgl. Artikel 10 Abs. 2 WA 1955) und stellt nur in Bezug auf die anderen Dokumentationsverfahren eine sachliche Erweiterung dar.

Vollkommen neu dagegen ist die in Absatz 3 enthaltene Regelung über die verschuldensunabhängige Haftung des Luftfrachtführers für eine fehlerhafte Ausstellung der Empfangsbestätigung oder eine falsche, ungenaue oder unvollständige Speicherung der vom Absender richtig übermittelten Daten. Diese Regelung über die verschuldensunabhängige Haftung des Luftfrachtführers stellt das Komplementärstück zu derjenigen in Absatz 2 dar, die eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders für Schäden normiert, welche der Luftfrachtführer infolge mangelhafter Angaben des Absenders erleidet. Sie trägt dabei der Tatsache Rechnung, dass die in Artikel 4 Abs. 2 eingeführten alternativen Frachtdokumente durch den Luftfrachtführer erstellt werden und dieser Herr der Datenverarbeitungsanlage sowie des Verfahrens der Eingabe und der Datenpflege ist. Der haftpflichtige Frachtführer hat aber nur solche Schäden zu ersetzen, welche der Absender im Vertrauen auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten in den anderen Aufzeichnungen bzw. in der Empfangsbestätigung erleidet und welche auf Fehler, Ungenauigkeiten und Unvollständigkeiten dieser Dokumente zurückzuführen sind.

Zu Artikel 11

Die Vorschrift regelt die Beweiskraft des Luftfrachtbriefs und der Empfangsbestätigung. Sie entspricht in ihrem Regelungsgehalt Artikel 11 WA 1955. Zwar weicht der deutsche Wortlaut von Absatz 1 und 2 bei der Formulierung der Beweiskraft des Frachtbriefs vom Wortlaut der entsprechenden Vorschrift des WA 1955 ab. Die französische Fassung der Beweislastregelung («… foi, jusqu'au preuve contraire, …»), an der sich die deutsche Übersetzung des Artikels 11 orientiert, ist jedoch wortgleich mit Artikel 11 WA 1955. In der Sache ergeben sich daher keine Abweichungen vom geltenden Recht.

Artikel 11 schreibt nur dem Frachtbrief und der Empfangsbestätigung, nicht indessen jeder anderen Aufzeichnung im Sinne von Artikel 4 Abs. 2 Satz 1 eine Beweisvermutung für den Vertragsabschluss, die Annahme der Güter und die Beförderungsbedingungen zu. Eine Erstreckung der widerlegbaren Vermutung auf jede andere Aufzeichnung wurde mehrheitlich mit der Begründung abgelehnt, dass derartigen Aufzeichnungen, wenn nicht noch eine Empfangsbestätigung vorliege, mangels Perpetuierung der Urkundencharakter fehle.

Bezüglich der Beförderungsbedingungen beschränkt Absatz 1 den Umfang der Vermutungswirkung auf die im Luftfrachtbrief oder in der Empfangsbestätigung niedergelegten Beförderungsbedingungen. Nicht einbezogen sind dagegen Allgemeine Geschäftsbedingungen, auf die im Luftfrachtbrief oder in der Empfangsbestätigung bloß verwiesen wird.

Zu Artikel 12

Die Vorschrift regelt das Verfügungsrecht des Absenders und entspricht im Wesentlichen der geltenden Rechtslage (Artikel 12 WA 1955). Abgewichen wird von Artikel 12 WA 1955 inhaltlich nur insoweit, als auch der Empfangsbestätigung im Sinne von Artikel 4 Abs. 2 eine Sperrwirkung beigemessen wird: Der Frachtführer kann also, wenn ihm weder ein Frachtbrief noch eine Empfangsbestätigung vorgelegt wird, die Ausführung der Weisung verweigern. Anderen Aufzeichnungen im Sinne von Artikel 4 Abs. 2 wird dagegen für die Ausübung des Verfügungsrechts keine Bedeutung beigemessen.

Zu Artikel 13

Die Vorschrift regelt die Ablieferung der Güter und entspricht im Wesentlichen der geltenden Rechtslage (vgl. Artikel 13 WA 1955). Abweichend von Artikel 13 Abs. 1 WA 1955 kann aber nach Absatz 1 der Empfänger bei Ankunft des Gutes nicht mehr die Aushändigung des Luftfrachtbriefs verlangen. Die Vorschrift berücksichtigt damit, dass eine Luftbeförderung nach dem Montrealer Übereinkommen auch dokumentenlos erfolgen kann und in einem solchen Fall dem Frachtführer die Vorlage einer Aufzeichnung auf Papier nicht möglich ist.

Zu Artikel 14

Die Vorschrift entspricht geltendem Recht (Artikel 14 WA 1955).

Zu Artikel 15

Absatz 1 stellt klar, dass die Regelungen des Montrealer Übereinkommens über das Verfügungsrecht des Absenders (Artikel 12), über die Ablieferung der Güter (Artikel 13) sowie über die Geltendmachung von bestimmten Rechten (Artikel 14) nur die Beziehungen zwischen dem Absender und dem Luftfrachtfrachtführer und zwischen dem Luftfrachtführer und dem Empfänger betreffen, nicht hingegen die Beziehungen zwischen Absender und Empfänger. Die Vorschrift entspricht Artikel 15 Abs. 1 WA 1955.

Absatz 2 entspricht weitgehend geltendem Recht (Artikel 15 Abs. 2 WA 1955). Abweichend hiervon sieht er jedoch vor, dass abweichende Vereinbarungen auch auf der Empfangsbestätigung vermerkt werden können. Diese Abweichung ist auf den Wegfall des faktischen Frachtbriefzwangs (vgl. Artikel 4 Abs. 2) zurückzuführen.

Nicht in das Montrealer Übereinkommen übernommen ist eine dem Artikel 15 Abs. 3 WA 1955 entsprechende Regelung, wonach das Übereinkommen der Ausstellung eines begebbaren Luftfrachtbriefs nicht entgegensteht. Der ersatzlose Wegfall der ohnehin nur deklaratorischen Regelung ist darauf zurückzuführen, dass infolge der relativ kurzen Transportdauer begebbaren Wertpapieren im Luftfrachtverkehr kaum Bedeutung zukommt. Dies schließt jedoch nicht aus, dass nach nationalem Recht ein begebbares Luftfrachtpapier ausgestellt wird, also etwa ein Ladeschein nach den §§ 444 ff. HGB.

Zu Artikel 16

Das Montrealer Übereinkommen weicht von Artikel 16 WA 1955 lediglich redaktionell und auch insoweit nur in Absatz 1 geringfügig ab. Während Artikel 16 WA 1955 verlangt, dass der Absender die notwendigen Begleitpapiere dem Luftfrachtbrief beizugeben hat, begnügt sich Artikel 16 damit, die Zurverfügungstellung aller erforderlichen Urkunden zu verlangen. Den Zeitpunkt, zu dem diese Urkunden zu übergeben sind, präzisiert er nicht. Durch diese flexiblere Formulierung trägt er der Tatsache Rechnung, dass eine Beförderung auch ohne Ausstellung eines Luftfrachtbriefs durchgeführt werden kann.

Kapitel III

Haftung des Luftfrachtführers und Umfang des Schadensersatzes

Zu Artikel 17

Artikel 17 enthält in seinem Absatz 1 die grundlegende Haftungsnorm für Personenschäden. Das Haftungssystem erhellt sich allerdings erst durch das Zusammenwirken dieser Haftungsnorm mit Artikel 21. Danach ist das Haftungssystem zweistufig ausgestaltet:

Bis zu einer individuellen Haftungshöchstgrenze von 100 000 Sonderziehungsrechten besteht hiernach eine verschuldensunabhängige Haftung des Luftfrachtführers (Artikel 17 Abs. 1 i. V. m. Artikel 21 Abs. 1), der nur noch der Mitverschuldenseinwand des Artikels 20 entgegengehalten werden kann. Für darüber hinausgehende Individualschäden besteht eine der Höhe nach unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden (Artikel 17 Abs. 1 i. V. m. Artikel 21 Abs. 2). Schadensersatzansprüchen jenseits eines Individualschadens von 100 000 Sonderziehungsrechten kann der Luftfrachtführer durch den Nachweis entgehen, dass dieser Schaden nicht auf einer unrechtmäßigen Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist (Artikel 21 Abs. 2 Buchstabe a) oder dass dieser Schaden ausschließlich auf eine unrechtmäßige Handlung oder Unterlassung eines Dritten, sei sie auch nur fahrlässig begangen, zurückzuführen ist (Artikel 21 Abs. 2 Buchstabe b). Daneben befreit auch von dieser Haftung – ganz oder teilweise – die erfolgreiche Berufung auf den Mitverschuldenseinwand des Artikels 20 (Artikel 20 Satz 3).

Damit unterscheidet sich das neue Montrealer Haftungssystem für Personenschäden grundlegend von der Personenschadenshaftung nach dem Warschauer Abkommen, das eine Haftung für vermutetes Verschulden bis zu einer individuellen Haftungshöchstgrenze von 250 000 Franken vorsieht. Diese Haftungsgrenze beläuft sich nach der 4. Verordnung über den Umrechnungssatz für französische Franken bei Anwendung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 4. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1079) auf 53 500 DM, was einem Betrag von 27 354,12 Euro entspricht. Darüber hinaus wird nur (unbegrenzt) gehaftet, wenn der Anspruchsteller dem Luftfrachtführer ein besonders grobes Verschulden bei der Schadensverursachung nachweisen

kann, nämlich dann, wenn der Schaden entweder absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein seines wahrscheinlichen Eintritts herbeigeführt wurde (Artikel 17, 25 WA 1955).

Wie nach dem Warschauer Abkommen (Artikel 17 WA 1955) ist auch nach Artikel 17 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens die Tötung oder körperliche Verletzung des Reisenden haftungsbegründend, wenn sie durch einen Unfall verursacht wurde, der sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat. Wann ein „Unfall“ vorliegt, definiert auch das Montrealer Übereinkommen ebenso wenig wie den genauen Beginn und das genaue Ende des Haftungszeitraums Ein- oder Aussteigen. Ihre Definitionen sind daher nach wie vor der Auslegung durch die nationalen Gerichte überlassen.

Nach intensiven Beratungen im Rahmen der Diplomatischen Konferenz (Müller-Rostin, ZLW 2000, 36, 39 f.) ist darauf verzichtet worden, rein psychische Schäden („mental injury“) ausdrücklich als weitere haftungsbegründende Rechtsgutsverletzung aufzunehmen. Auch insoweit ist damit den nationalen Gerichten die Auslegung überlassen, ob und inwieweit das Erfordernis der Körperverletzung auch sie umfasst. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung zur Haftung bei psychischen Schäden nach § 823 Abs. 1 BGB wird man jedenfalls in Deutschland davon ausgehen müssen, dass rein psychische Schäden, die sich körperlich nicht auswirken, keine Schadensersatzfolgen auslösen. Insoweit dürfte sich auch durch den Wegfall der weiteren nach dem Warschauer Abkommen haftungsbegründenden Rechtsgutsverletzung „Gesundheitsbeschädigung“ im Montrealer Übereinkommen keine Änderung ergeben (a. A. Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 193). Denn auch im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB führt der Schutz dieses Rechtsguts nach deutscher Rechtsprechung nicht zur Haftung für rein psychische Schäden.

Artikel 17 Abs. 2–4 enthält die grundlegenden Haftungsnormen für Gepäckschäden, die – anders als im Warschauer Abkommen – eigenständig und nicht parallel zur Haftung für die Beschädigung von Gütern geregelt sind. Auch insoweit erhellt sich das Haftungssystem allerdings erst im Zusammenwirken dieser Haftungsnormen mit Artikel 22 Abs. 2. Dabei wird hier zwischen aufgegebenem Reisegepäck einerseits und nicht aufgegebenem Reisegepäck und persönlichen Gegenständen (Bordgepäck) andererseits unterschieden, das aber im Übrigen nach Absatz 4 grundsätzlich gleichbehandelt wird:

Bei aufgegebenem Reisegepäck besteht eine verschuldensunabhängige Haftung (Absatz 2 Satz 1). Sie setzt – wie bereits Artikel 18 WA 1955 – die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung des Gepäcks voraus, die sich an Bord des Luftfahrzeugs oder jedenfalls während des Zeitraums ereignet haben müssen, in dem sich das Gepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befand. Wann Gepäck in die Obhut des Luftfrachtführers gelangt, beantwortet das Montrealer Übereinkommen nicht. Für die gleichlautende Regelung des Warschauer Abkommens wird sie mit der Aufgabe des Gepäcks am Abfertigungsschalter angenommen (AG Bad Homburg RRa 1998, 5). Einer Haftung kann der Luftfrachtführer neben dem auch hier von der Haftung befreienden Mitverschuldenseinwand nach Artikel 20 nur dann entgehen, wenn und soweit er nachweist, dass der Schaden auf die Eigenart des Gepäcks oder einen ihm innewohnenden Mangel zurückzuführen ist (Absatz 2 Satz 2).

Bei nicht aufgegebenem Reisegepäck und persönlichen Gegenständen (Bordgepäck) besteht indes eine streng verschuldensabhängige Haftung. Sie tritt nach Artikel 17 Abs. 2 Satz 3 nur dann ein, wenn dem Luftfrachtführer oder seinen Leuten eine schuldhafte Schadensverursachung nachzuweisen ist. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass das Bordgepäck grundsätzlich in der Obhut des Reisenden verbleibt.

Unabhängig davon, ob der Schaden aufgegebenes oder nicht aufgegebenes Reisegepäck betrifft, ist der Anspruch grundsätzlich auf einen individuellen Haftungshöchstbetrag von 1 000 Sonderziehungsrechten begrenzt (Artikel 22 Abs. 2 Satz 1, 1. HS), es sei denn, der Reisende hat eine Wertdeklaration nach Artikel 22 Abs. 2 Satz 1, 2. HS abgegeben. In diesem Fall ist bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern der Luftfrachtführer nicht nachweist, dass dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Reisenden an der Ablieferung am Bestimmungsort (Artikel 22 Abs. 2 Satz 2). Nach Artikel 22 Abs. 5, dessen Voraussetzungen denen des Artikels 25 WA 1955 entsprechen, tritt eine Haftungsbegrenzung indes nicht ein, wenn der Anspruchsteller dem Luftfrachtführer ein besonders grobes Verschulden bei der Schadensverursachung nachweisen kann, nämlich dann, wenn der Schaden entweder absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein seines wahrscheinlichen Eintritts herbeigeführt wurde.

Damit unterscheidet sich das neue Montrealer Haftungssystem auch für Gepäckschäden grundlegend von der Gepäckschadenshaftung nach dem Warschauer Abkommen: Das Warschauer Abkommen sieht eine Haftung für vermutetes Verschulden bis zu einer individuellen Haftungshöchstgrenze von 250 Franken je Kilogramm aufgegebenes Gepäck – dies ist nach der 4. Verordnung über den Umrechnungssatz für französische Franken bei Anwendung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 4. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1079 – im Folgenden: 4. Umrechnungsverordnung) ein Betrag von 53,50 DM – und bis zu 5 000 Franken je Reisenden für nicht aufgegebenes Reisegepäck – dies ist nach der 4. Umrechnungsverordnung ein Betrag von 1 070 DM – vor (Artikel 18 i. V. m. Artikel 20, 22 Abs. 2, 3 WA 1955). Darüber hinaus wird aber auch bereits nach dem Warschauer Abkommen nur (unbegrenzt) gehaftet, wenn der Schaden entweder absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein seines wahrscheinlichen Eintritts herbeigeführt wurde (Artikel 18, 25 WA 1955).

Artikel 17 Abs. 3 enthält eine Sonderregelung für den Fall des Verlustes aufgegebenen Reisegepäcks: Wegen des hier vielfach zunächst unklaren Schadenseintritts wird die Geltendmachung von Ersatzansprüchen an die Anerkennung des Verlustes durch den Luftfrachtführer oder an den fruchtlosen Ablauf einer Wartefrist von 21 Tagen seit dem Tag, an dem das Gepäck hätte eintreffen sollen, geknüpft.

Zu Artikel 18

Die Vorschrift regelt die Haftung des Luftfrachtführers für den Verlust oder die Beschädigung von befördertem Gut. Sie entspricht im Wesentlichen Artikel 18 WA 1955 in der Fassung des Montrealer Protokolls Nr. 4.

Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 statuiert – in Abkehr von dem in den Artikeln 19, 20 und 22 Abs. 2 WA 1955 und dem in Artikel 18 i. V. m. Artikel 20 WA 1955 in der Fassung des Montrealer Protokolls Nr. 4 geregelten System der Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast – eine strikte Obhutshaftung, d. h. eine verschuldensunabhängige Haftung des Luftfrachtführers für Schäden, die während der Zeit, in der sich das Gut in seiner Obhut befand, verursacht wurden. Dieses Haftungssystem wird allerdings wieder abgeschwächt durch die Normierung eng umschriebener Haftungsausschlussgründe (Artikel 18 Abs. 2), durch die Zulassung des Mitverschuldenseinwands (Artikel 20) sowie durch die Festlegung von Haftungshöchstbeträgen (Artikel 22 Abs. 3, 4).

Ausschlaggebend für die Einführung dieses Haftungssystems war vor allem die Überlegung, dass eine strikte Obhutshaftung im Rechtsverkehr einfacher und klarer sei als eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast. Sie vermeide langwierige Beweiserhebungen über das Vorliegen eines Verschuldens und führe, weil der Anspruchsteller nur noch den während der Beförderung erlittenen Schaden darlegen müsse, zu einem Rückgang von Rechtsstreitigkeiten und einer Beschleunigung der Schadensregulierung. Durch die Einführung eines vom WA 1955 abweichenden Haftungssystems wird damit das Lufttransportrecht anderen transportrechtlichen Regelungen, so etwa Artikel 17 CMR, weiter angeglichen.

Absatz 2 enthält einen abschließenden Katalog der Umstände und Ereignisse, die den Luftfrachtführer von seiner Haftung nach Absatz 1 befreien. Keiner der aufgeführten Haftungsausschlussgründe fällt in den Verantwortungs- und Risikobereich des Luftfrachtführers. Es handelt sich vielmehr um Umstände, die keine der Vertragsparteien zu vertreten hat oder die in den Verantwortungs- und Risikobereich des Absenders fallen. Zu diesen Umständen zählen nach Buchstabe a die Eigenart der Güter oder ein ihnen innewohnender Mangel, so etwa leicht verderbliches Obst oder ungenügende Vorkühlung von Gefriergut, nach Buchstabe b eine unzulängliche, nicht vom Luftfrachtführer geschuldete Verpackung sowie nach den Buchstaben c und d Krieg, bewaffneter Konflikt sowie hoheitliche Maßnahmen wie etwa ein Embargo.

Der Luftfrachtführer hat das Vorliegen eines dieser Umstände sowie dessen Kausalität für den Schaden zu beweisen. Im Gegensatz zu Artikel 18 Abs. 3 WA 1955 in der Fassung des Montrealer Protokolls Nr. 4 muss er dabei nicht beweisen, dass der in Frage stehende Umstand ausschließliche Schadensursache war. Vielmehr entfällt eine Haftung des Luftfrachtführers nach Artikel 18 Abs. 2 auch dann, wenn der Luftfrachtführer beweisen kann, dass einer der schadenstiftenden Umstände mitursächlich für den Schaden war. Allerdings kommt in einem derartigen Falle, wie durch die Worte „wenn und soweit“ klargestellt wird, nur eine anteilige Haftungsbefreiung des Luftfrachtführers in Betracht.

Absatz 3 i. V. m. Absatz 1 definiert den Haftungszeitraum. Er bestimmt, dass der Luftfrachtführer nur für diejenigen schadensverursachenden Ereignisse einzustehen hat, die in dem Zeitraum eingetreten sind, während dessen sich die Güter in der Obhut des Luftfrachtführers befanden. Der Haftungszeitraum ist damit, anders als nach Artikel 18 Abs. 2 WA 1955, nicht mehr auf denjenigen Zeitraum beschränkt, während dessen sich die Güter auf dem Flughafen oder an Bord eines Luftfahrzeugs befanden. Erfasst ist vielmehr auch der Zeitraum, während dessen die Güter in einem außerhalb des Flughafengeländes befindlichen Lager des Luftfrachtführers zwischengelagert wurden. Dies kommt dem Bedürfnis der Praxis entgegen, angesichts der räumlichen Beschränkungen auf vielen Flughäfen die Haftungsregelungen des Übereinkommens auch für sonstige Obhutsfälle zur Anwendung gelangen zu lassen.

Nicht zum Haftungszeitraum zählt, wie Absatz 4 Satz 1 entsprechend geltendem Recht (vgl. Artikel 18 Abs. 3 WA 1955) ausdrücklich bestimmt, der Zeitraum, während dessen das Gut zu Land, zur See oder auf Binnengewässern befördert wird. Zwar ergibt sich bereits aus Artikel 1 Abs. 1 und Artikel 38, dass nur Beförderungen „durch Luftfahrzeuge“ in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen, nicht aber Beförderungen mit anderen Verkehrsträgern. Von diesem Grundsatz sieht aber das Übereinkommen selbst Ausnahmen vor. So ist das Übereinkommen nach Absatz 4 Satz 2 auch anzuwenden, wenn die Land- oder Schiffsbeförderung zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung vorgenommen und nicht bewiesen wird, dass der Schaden während der Land- oder Schiffsbeförderung eingetreten ist. Wie nach geltendem Recht (Artikel 18 Abs. 3 Satz 2 WA 1955) fallen also ergänzende Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens und damit auch unter dessen Haftungsregelungen. Darüber hinaus unterstellt Absatz 4 Satz 3 auch vertragswidrige Luftfrachtersatzbeförderungen der Haftungsordnung des Montrealer Übereinkommens. Abweichend von der bisherigen Rechtsprechung zu der Frage, ob bei vertragswidrigen Luftfrachtersatzbeförderungen das Recht des tatsächlich eingesetzten Beförderungsmittels oder das Recht des vereinbarten Beförderungsmittels anzuwenden ist (vgl. BGH TranspR 1990, 19), ist also künftig nicht – auch – das Recht des tatsächlich eingesetzten Beförderungsmittels anzuwenden, sondern ausschließlich das im Montrealer Übereinkommen verankerte Luftrecht, also das Recht des vereinbarten Beförderungsmittels. Der vertragswidrig handelnde Frachtführer muss also künftig nicht mehr die Haftungsordnung gegen sich gelten lassen, in die er sich durch die Wahl des Beförderungsmittels selbst hineingestellt hat. Er wird damit letztlich besser gestellt als der Frachtführer, der vereinbarungsgemäß ein anderes Verkehrsmittel als ein Luftfahrzeug benutzt. Denn nach Artikel 38 wird ein solcher Frachtführer den Haftungsregeln des Montrealer Übereinkommens nur im Hinblick auf den Beförderungsabschnitt unterstellt, der tatsächlich mit einem Luftfahrzeug ausgeführt wird.

Zu Artikel 19

Artikel 19 regelt die Haftung für Verspätungsschäden in Bezug auf Reisende, Reisegepäck und Güter. Wie Artikel 19 i. V. m. Artikel 20 WA 1955 ist sie als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet. Der Luftfrachtführer kann sich dadurch entlasten, dass er nachweist, dass er und seine Leute alle Maßnahmen zur Schadensvermeidung getroffen haben oder dass diese nicht getroffen werden konnten (Satz 2). An diesen Nachweis werden allerdings mit dem Abstellen auf die Zumutbarkeit der Maßnahmen wohl geringere Anforderungen als nach dem Warschauer Abkommen gestellt, das auf alle erforderlichen Maßnahmen abstellt (Kadletz, VersR 2000, 927, 933).

Wie das Warschauer Abkommen enthält auch das Montrealer Übereinkommen keine Definition der Verspätung. Entsprechende Anregungen in der Diplomatischen Konferenz konnten wegen der Schwierigkeiten einer umfassenden Definition nicht umgesetzt werden. Die Auslegung dieses Begriffs müssen daher im Streitfall weiterhin die Gerichte vornehmen. Die deutsche Rechtsprechung (OLG Frankfurt TranspR 1984, 21; 1993, 103, 105) nimmt eine Verspätung immer dann an, wenn das befördernde Luftfahrzeug nicht rechtzeitig am Zielort eintrifft, wobei sich die Rechtzeitigkeit nach dem zugrunde liegenden Vertragsverhältnis beurteilt.

Begrenzt ist der Anspruch nach Artikel 22 Abs. 1 bei der Beförderung von Personen auf einen Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten je Reisenden, nach Artikel 22 Abs. 2 bei der Beförderung von Reisegepäck auf einen Betrag von 1 000 Sonderziehungsrechten je Reisenden und nach Artikel 22 Abs. 3 bei der Beförderung von Gütern auf einen Betrag von 17 Sonderziehungsrechten je Kilogramm. Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck und Gütern kann mittels Wertdeklaration und Zahlung eines zusätzlichen Entgelts eine über diese Höchstsummen hinausgehende Haftung auf den „angegebenen Betrag“ erlangt werden, sofern der Luftfrachtführer nicht nachweist, dass dieser Betrag höher ist als das tatsächliche Interesse des Reisenden an der Ablieferung am Bestimmungsort (Artikel 22 Abs. 2 Satz 1, 2. HS, Satz 2 und Abs. 3 Satz 1, 2. HS und Satz 2). Die Haftung ist bei der verspäteten Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck – wie bei Substanzschäden (vgl. dazu oben Begründung zu Artikel 17) – indes unbeschränkt, wenn der Anspruchsteller dem Luftfrachtführer ein besonders grobes Verschulden bei der Schadensverursachung nachweisen kann, nämlich dann, wenn der Schaden entweder absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein seines wahrscheinlichen Eintritts herbeigeführt wurde (Artikel 22 Abs. 5).

Zu Artikel 20

Wie bereits Artikel 21 WA 1955 enthält Artikel 20 des Montrealer Übereinkommens eine Mitverschuldensregel. Sie orientiert sich inhaltlich und im Wortlaut an Artikel VII des nicht in Kraft getretenen Zusatzprotokolls von Guatemala und unterscheidet sich daher vom Warschauer Abkommen: Die Vorschrift regelt die Haftungsbefreiung bei Mitverschulden des Geschädigten vertragsautonom. Damit erübrigt sich der in Artikel 21 WA 1955 vorgesehene Rückgriff auf die lex fori. In der Praxis dürfte dieser Unterschied keine Auswirkungen haben, weil wohl in den meisten Rechtssystemen – wie im deutschen Recht – ein Mitverschulden des Geschädigten bereits Berücksichtigung findet.

Der Luftfrachtführer kann sich hiernach – bei jeder Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen und unabhängig von dem verletzten Schutzgut und der Höhe des Schadens (Artikel 20 Satz 3) – soweit von der Haftung befreien, wie ihm der Nachweis einer Schadensverursachung durch den Anspruchsteller selbst oder seinen Rechtsvorgänger gelingt (Satz 1). Im Gegensatz zu Artikel 21 WA 1955 stellt Satz 1 also nicht mehr auf ein „eigenes Verschulden des Geschädigten“ ab. Durch die abweichende Formulierung soll die bis dahin unterschiedlich beantwortete Frage, wer „Geschädigter“ im Sinne des Übereinkommens ist, geklärt und zugleich gewährleistet werden, dass etwa auch ein Mitverschulden eines Spediteurs, der mit dem Luftfrachtführer einen Frachtvertrag geschlossen hat, jedoch Schadensersatzansprüche nur im Wege der Drittschadensliquidation geltend macht, zu berücksichtigen ist.

Gleiches gilt gegenüber einem Anspruchsteller, der Ansprüche wegen des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden erhebt, soweit der Reisende den Schaden verursacht hat (Satz 2). Haftungsbefreiend wirkt allerdings nur unrechtmäßiges und schuldhaftes („sei es auch nur fahrlässig“) schadensverursachendes Verhalten des Reisenden.

Satz 3 stellt ausdrücklich klar, dass das Mitverschulden des Geschädigten bzw. seines Rechtsvorgängers bei allen Haftungsbestimmungen des Montrealer Übereinkommens zu berücksichtigen ist, also insbesondere auch dann, wenn es auf ein Verschulden des Luftfrachtführers nicht ankommt. Einbezogen wird ausdrücklich auch die Haftung für Personenschäden bis zur nach Artikel 21 Abs. 1 maßgeblichen Höchstgrenze von 100 000 Sonderziehungsrechten. Satz 3 enthält insoweit eine teleologische Normtextreduzierung des dort angeordneten Freizeichnungs- und Beschränkungsverbotes. Sie führt dazu, dass die Haftung auch in diesem Bereich nicht uneingeschränkt, sondern nur so weit besteht, wie ein Mitverschulden nicht festzustellen ist. Dies erscheint interessengerecht. Sowohl das europäische (Artikel 3 Abs. 3 EG-Verordnung Nr. 2027/97) als auch das deutsche (§§ 47, 34 LuftVG) Luftverkehrshaftungsrecht kennen entsprechende Einschränkungen der verschuldensunabhängigen Haftung.

Zu Artikel 21

Artikel 21 regelt in Ergänzung des Artikels 17 die Haftungsbegrenzung bei Personenschäden. Insoweit wird zunächst auf die Erläuterungen im Allgemeinen Teil unter Nummer 4 („Zielsetzung und Inhalt des Übereinkommens“) verwiesen. Vorbild der Regelung waren das IATA-Intercarrier Agreement und Artikel 3 Abs. 2 der EG-Verordnung Nr. 2027/97.

Für die Befreiung von der Personenschadenshaftung unterscheidet Artikel 21 zwischen Schäden bis 100 000 Sonderziehungsrechten und Schäden über 100 000 Sonderziehungsrechte: Absatz 1 stellt klar, dass für Personenschäden nach Artikel 17 Abs. 1 bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten verschuldensunabhängig gehaftet wird. Nur durch den Nachweis des Mitverschuldens nach Artikel 20 kann der Luftfrachtführer dieser Haftung noch entgehen.

Die von dem Luftfahrzeug ausgehende besondere Betriebsgefahr bei der Beförderung und die Tatsache, dass sich der Reisende dem Luftfrachtführer bei der Luftbeförderung anvertraut, rechtfertigen diesen strengen Haftungsmaßstab ebenso wie die Beweisschwierigkeiten, die mit einem Verschuldensnachweis für den anspruchstellenden Geschädigten verbunden wären. Wenn im Gegenzug der Umfang dieser Haftung durch eine auf 100 000 Sonderziehungsrechte festgesetzte Haftungshöchstsumme begrenzt wird, so schafft dies einen gewissen Ausgleich zum besonders strengen Haftungsmaßstab. Er gewährleistet zum einen, dass der Geschädigte – abgesehen vom Mitverschuldensfall – seinen Schaden ganz oder zu einem ganz wesentlichen Teil zumeist schnell und unproblematisch ersetzt erhält. Zum anderen macht er die Haftung und damit auch die

Deckungsvorsorge – etwa durch Abschluss von Versicherungen – für den Luftfrachtführer kalkulierbar. Damit übernimmt das Montrealer Haftungssystem ein Haftungskonzept, das weitgehend auch bereits der deutschen verkehrsrechtlichen Haftung für Personenschäden zugrunde liegt: Eine auf der Betriebsgefahr beruhende und der Höhe nach begrenzte verschuldensunabhängige Haftung ist sowohl für Schadensereignisse im Straßenverkehr (§§ 7, 12 StVG) als auch im Bahnverkehr (§§ 1, 9 HPflG) als auch für Drittschadensfälle im Luftverkehr (§§ 33, 37 LuftVG) und kraft europäischen Rechts auch für Passagierschadensfälle im Luftverkehr (Artikel 3 EG-Verordnung Nr. 2027/97) vorgesehen.

Absatz 2 sieht für Personenschäden, die den Höchstbetrag von 100 000 Sonderziehungsrechten nach Absatz 1 übersteigen, eine unbegrenzte Haftung für vermutetes Verschulden vor. Anknüpfend an Artikel 20 WA 1955, der eine Haftung für vermutetes Verschulden allerdings generell und nicht erst für Schadensbeträge jenseits von 100 000 Sonderziehungsrechten vorsieht, wird dem Luftfrachtführer nachgelassen, sich a) durch den Nachweis, dass der Schaden nicht auf eigenem unrechtmäßigen und schuldhaften Verhalten oder unrechtmäßigem und schuldhaftem Verhalten seiner Leute beruht, oder b) durch den Nachweis, dass der Schaden ausschließlich auf einem unrechtmäßigen und schuldhaften Verhalten eines Dritten beruht, von der Haftung zu befreien. Dabei kommt Buchstabe b genau genommen keine eigenständige Bedeutung zu. Denn er enthält nur einen Unterfall von Buchstabe a: Immer dann, wenn der Schaden ausschließlich auf ein unrechtmäßiges und schuldhaftes Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist, ist er nicht auf ein unrechtmäßiges und schuldhaftes Verhalten des Luftfrachtführers und seiner Leute zurückzuführen.

Zu Artikel 22

Artikel 22 enthält die Regelungen über Haftungshöchstgrenzen für Schäden an Gepäck und Gütern sowie für Verspätungsschäden.

Eine der entscheidenden Neuerungen des Montrealer Übereinkommens gegenüber dem Warschauer Abkommen ist die Umstellung der Haftungshöchstbeträge von der Rechnungseinheit des Goldfranken auf die des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds in Artikel 22. Die Abkehr vom Goldfranken und die Hinwendung zum Sonderziehungsrecht ist mit dem Wegfall der festen Relation der Landeswährungen zum Gold längst überfällig geworden. Bereits die Montrealer Protokolle Nr. 1–3 sehen eine Umstellung der bisher in Goldfranken ausgedrückten Haftungshöchstbeträge auf Sonderziehungsrechte vor. Deutschland hat jedoch keines dieser Zusatzprotokolle ratifiziert und ist daher nach wie vor an die nach Artikel 22 WA 1955 in Goldfranken ausgedrückte Rechnungseinheit des Goldfranken gebunden. Durch die Einführung des Sonderziehungsrechts im Montrealer Übereinkommen wird die Diskussion zur Umrechnung des Goldfranken nach der 4. Umrechnungsverordnung vom 4. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1815) beendet und in Zukunft vermieden, dass in der Praxis – abhängig vom Gerichtsstand – die Umrechnung des Goldfranken in die eigene Währung auf unterschiedliche Weise erfolgt. Zugleich wird wieder der ursprünglich auch mit der Einführung des Goldfranken angestrebte Zustand hergestellt, dass die wegen eines bei einer Luftbeförderung entstandenen Schadens zu zahlende Entschädigung von den Schwankungen einer einzelnen Währung unabhängig ist und in allen Vertragsstaaten des Übereinkommens annähernd den gleichen Wert hat.

Nach Absatz 1 haftet der Luftfrachtführer bei der Beförderung von Personen für Verspätungsschäden bis zu einem Betrag von 4 150 Sonderziehungsrechten. Die Haftungsgrenze ist dem Montrealer Protokoll Nr. 3 entnommen, das Deutschland nicht ratifiziert hat.

Nach Absatz 2 haftet der Luftfrachtführer für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Reisegepäck bis zu einem Betrag von 1 000 Sonderziehungsrechten. Die Haftungsgrenze gilt jeweils bezogen auf einen Fluggast, umfasst also die Verschuldenshaftung für nicht aufgegebenes Gepäck und persönliche Gegenstände und die verschuldensunabhängige Haftung für aufgegebenes Gepäck. Der Fluggast kann die Geltung dieser Haftungsgrenze ausschließen, wenn er bei der Abgabe des Gepäcks ein höheres Interesse an der Ankunft des Gepäcks deklariert und den für die höhere Haftung vom Luftfrachtführer erhobenen Zuschlag entrichtet (Absatz 2 Satz 1, 2. HS). Im Schadensfall haftet der Luftfrachtführer in Höhe des deklarierten Interesses, es sei denn, er weist nach, dass das tatsächliche Interesse hinter dem deklarierten Interesse zurückbleibt. Dann haftet er nur in Höhe des tatsächlichen Interesses (Absatz 2 Satz 2).

Nach Absatz 3 beläuft sich der Haftungshöchstbetrag sowohl für Substanzschäden als auch für Verspätungsschäden bei Gütern auf 17 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm. Abzustellen ist dabei – vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 4 – auf das Gewicht der gesamten Sendung. Der Haftungshöchstbetrag von 17 Sonderziehungsrechten entspricht dem bereits im Jahre 1975 in den Montrealer Protokollen Nr. 1–3 festgelegten Haftungshöchstbetrag. Bei einem Stand des Sonderziehungsrechts am 30. Juni 2003 beträgt der genannte Betrag umgerechnet 20,91 Euro pro Kilogramm. Damit liegt der Betrag unter dem, was bisher bei Zugrundelegung der 4. Umrechnungsverordnung für Güterschäden zu zahlen war, nämlich 27,56 Euro (53,50 DM). Auch wenn diese nominale Absenkung des Haftungshöchstbetrages – abgesehen von dem seit 1973 eingetretenen Geldwertverlust – zu einer Schlechterstellung des Geschädigten führt, erscheint sie im Hinblick auf vergleichbare Regelungen in anderen Transportrechtsübereinkommen, so insbesondere in Artikel 30 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999), vertretbar, zumal dem Absender nach Absatz 3 noch die Möglichkeit einer Interessendeklaration mit der Folge höherer Haftung verbleibt.

Nach Absatz 4 ist für die Berechnung des in Absatz 3 festgelegten Haftungshöchstbetrags bei Teilverlust, -beschädigung oder -verspätung einer aus mehreren Frachtstücken bestehenden Sendung nur auf das Gewicht des verloren gegangenen, beschädigten oder verspäteten Frachtstücks der Sendung abzustellen. Andere Frachtstücke der Sendung sind bei der Berechnung nur dann zu berücksichtigen, wenn auch sie durch den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung entwertet wurden. Als Sendung werden dabei nach Satz 2 alle Güter angesehen, die in demselben Luftfrachtbrief, in

derselben Empfangsbestätigung oder in derselben anderen Aufzeichnung aufgeführt werden. Die Regelung entspricht im Wesentlichen Artikel 22 Abs. 2 Buchstabe b WA 1955; neu ist nur die Bezugnahme auf die Empfangsbestätigung oder die andere Aufzeichnung.

Absatz 5 sieht eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen vor, wenn der Schaden absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts durch den Luftfrachtführer oder seine Leute verursacht worden ist. In diesen Fällen wird unbegrenzt gehaftet. Ausdrücklich begrenzt Absatz 5 diese Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen aber auf Verspätungsschäden bei der Beförderung von Personen nach Absatz 1 sowie auf Substanz- und Verspätungsschäden bei der Beförderung von Reisegepäck nach Absatz 2. Die Regelung gilt also nicht für Substanz- und Verspätungsschäden von Gütern. Anders als die Haftungshöchstbeträge der Absätze 1 und 2 gelten die in Absatz 3 und 4 festgelegten Haftungshöchstbeträge mithin selbst dann, wenn der Schaden vom Luftfrachtführer oder dessen Leuten absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten werde.

Wenn damit eine Haftungshöchstgrenze auch für den Fall vorsätzlicher und grob fahrlässiger Schadensverursachung vorgesehen ist, so hat dies seinen Grund darin, dass Streitigkeiten über das Vorliegen eines gravierenden Verschuldens vermieden werden sollen, um die Schadensregulierung zu beschleunigen, Versicherungsprämien niedrig zu halten und damit Frachtkosten zu senken. Allerdings reduziert die generelle Haftungsbegrenzung den Anreiz, Schaden zu vermindern, und legt dem Absender selbst in einem gewissen Maße auf, hierfür durch eine Interessendeklaration oder durch den Abschluss einer Versicherung für über den Haftungshöchstbetrag hinausgehende Schäden Sorge zu tragen. Bedenken gegen eine solche Regelung, deren Verfassungsmäßigkeit in der Literatur (Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 196; Schiller, SchwJZ 2000, 184, 186) – namentlich auch vor dem Hintergrund, dass der rechtsgeschäftliche Haftungsausschluss für Vorsatz im Allgemeinen nicht möglich ist (§ 276 Abs. 3 BGB) – diskutiert wird, bestehen nicht. Der Staat ist zwar verpflichtet, durch einen Kernbestand an Normen die Existenz und Funktionsfähigkeit des Eigentums zu sichern und schutzwürdige Interessen der Beteiligten in einen gerechten Ausgleich und ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen (vgl. BVerfGE 87, 114; 95, 48, 58). Hierzu müssen vorsätzliche Eigentumsverletzungen grundsätzlich durch Schadensersatzansprüche ausgeglichen werden, woran es hier indes wegen der ausnahmslosen Haftungshöchstsumme insoweit fehlt, als der Schaden im konkreten Einzelfall diese Summe übersteigt. Doch gilt dies nicht uneingeschränkt. Dies zeigt bereits die Zulässigkeit einer Freizeichnung für vorsätzliches Verhalten von Erfüllungsgehilfen (§ 278 Satz 2 BGB). Die generelle Haftungsbegrenzung ist zudem Teil eines international einheitlichen Haftungssystems, das die typischen Interessen von Absendern und Luftfrachtführern klar und transparent auszugleichen sucht. Mit der Etablierung eines solchen Systems kann der Gesetzgeber den Anforderungen an einen effektiven Eigentumsschutz ebenfalls genügen, wenn sich dieses bei einer Gesamtbetrachtung als ausgewogen und als den Besonderheiten des internationalen Transportwesens angemessen darstellt.

Eine solche Gesamtbetrachtung zeigt, dass das Haftungssystem namentlich durch zwei Elemente geprägt ist, die die generelle Haftungsbegrenzung als Gegengewichte ausgleichen (Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 196 f.; Schiller, SchwJZ 2000, 184, 186): Zum einen ist in Artikel 18 Abs. 1 zu Lasten des Luftfrachtführers eine verschuldensunabhängige Haftung verankert. Sie wird zwar wieder durch die Normierung eng umschriebener Haftungsausschlussgründe (Artikel 18 Abs. 2) und durch die Zulassung des Mitverschuldenseinwands (Artikel 20) eingeschränkt. Gleichwohl weist sie als prägendes Element eine besonders strenge Haftung des Luftfrachtführers auf, die sie auch gegenüber der allgemeinen Vertragshaftung abhebt. Zum anderen hat der Absender, der sich mit der Haftungsbeschränkung auf 17 SZR pro kg bei Güterschäden nicht zufriedengeben will, nach Artikel 22 Abs. 3 das Recht, bei Übergabe des Gutes an den Luftfrachtführer einen höheren Betrag zu bestimmen, der seinem Interesse an der Ablieferung des Gutes am Bestimmungsort entspricht. Der Absender kann also aufgrund einer solchen Interessendeklaration sicherstellen, dass im Schadensfall ausreichender Ersatz geleistet wird. Gleiches kann er durch eine Transportversicherung erreichen, was er als Kaufmann, der er im Regelfall ist, vielfach ohnehin in Erwägung ziehen wird. Darüber hinaus können die Vertragsparteien nach Artikel 25 einen höheren Haftungshöchstbetrag vereinbaren oder sogar die Haftungsbeschränkung ausschließen.

Schließlich wird man auch berücksichtigen müssen, dass bereits seit 1998 inzwischen (Stand: 20. Oktober 2003) 52 Staaten der Welt eine solche Haftungsregelung anwenden. Sie ist in Artikel 21 des Montrealer Protokolls Nr. 4 niedergelegt. Zu diesen Staaten zählen unter anderem Australien, Japan, Kanada, die Schweiz, die Vereinigten Staaten sowie zahlreiche Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, wie etwa das Vereinigte Königreich, die Niederlande und Italien. Weiterhin haben die Europäische Gemeinschaft mit ihrem Ratifikationsbeschluss vom 5. April 2001 und einige ihrer Mitgliedstaaten, namentlich Griechenland, das bereits die Ratifikationsurkunde hinterlegt hat, damit zu erkennen gegeben, dass Bedenken gegen diese Bestimmung nicht bestehen. Es handelt sich damit um einen bereits umfassend etablierten internationalen Standard. Und letztlich wiegen auch die Vorteile einer mit diesem Übereinkommen international harmonisierten Luftverkehrshaftung, die insbesondere auch deutschen Absendern in anderen Vertragsstaaten höhere Haftungsstandards als das dort bisher geltende nationale Recht gewährt, so schwer, dass die begrenzte Vorsatzhaftung bei Güterschäden demgegenüber nicht ins Gewicht fällt (vgl. Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 197).

Absatz 6 bestimmt, unter welchen Voraussetzungen das streitbefasste Gericht dem Kläger über den Haftungshöchstbetrag hinaus noch Kosten der Rechtsverfolgung zusprechen darf. Die Vorschrift ist nahezu wortgleich mit Artikel 22 Abs. 4 WA 1955. Neu ist allein die Bezugnahme auf „Zinsen“ in Satz 1. Damit soll klargestellt werden, dass auch Zinsen zu den Beträgen zählen, die nicht auf die Haftungshöchstsumme anzurechnen sind.

Zu Artikel 23

Die Vorschrift hat zum einen die Umrechung der in dem Übereinkommen verwendeten Rechnungseinheit Sonderziehungsrecht zum Gegenstand. Zum anderen hält Artikel 23 Vorschriften für diejenigen Vertragsstaaten

bereit, die nicht Mitglieder des Internationalen Währungsfonds sind. Vorbild der Vorschrift sind die Umrechungsvorschriften der Montrealer Protokolle Nr. 3 und 4.

Nach Absatz 1 Satz 2 ist im Fall eines gerichtlichen Verfahrens für die Umrechung der Wert der Währung des Vertragsstaates in Sonderziehungsrechten zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung maßgeblich. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass der Wert eines Schadensersatzanspruches bis zu einem möglichst spät liegenden Zeitpunkt stabil bleibt. Dieser Aspekt ist namentlich in Ländern von Bedeutung, deren Währungen großen Wechselkursschwankungen unterliegen. Welcher Zeitpunkt im Falle einer außergerichtlichen Regulierung maßgeblich ist, ist in dem Übereinkommen nicht geregelt. Nach Artikel 1 § 3 des Entwurfs eines Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr sollen in diesem Fall § 431 Abs. 4 HGB für Güter und im Übrigen § 49b LuftVG Anwendung finden.

Der Wert der Währung ist gemäß Absatz 1 Satz 3 nach der Methode zu bestimmen, die der Internationale Währungsfonds zum maßgeblichen Zeitpunkt für seine Operationen und Transaktionen anwendet. Nach der gegenwärtigen Praxis macht der Internationale Währungsfonds die Kurse, zu denen die Währungen der Mitgliedstaaten in Sonderziehungsrechte umzurechnen sind, täglich neu bekannt. Dadurch wird die Umrechung für den Rechtsanwender erleichtert.

Die Bestimmungen über die Umrechnung in Staaten, die dem Internationalen Währungsfonds nicht angehören, erfolgt nach den in Absatz 1 Satz 4 sowie den Absätzen 2 und 3 niedergelegten Regeln.

Zu Artikel 24

Um inflationsbedingter Geldentwertung Rechnung tragen zu können, sieht Artikel 24 eine periodische Überprüfung der in dem Übereinkommen niedergelegten Haftungsgrenzen und ein Verfahren zu ihrer Anpassung vor, das ohne eine Änderung des Übereinkommens oder eine Ergänzung durch Zusatzprotokolle auskommt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass erforderliche Anpassungen unkompliziert vorgenommen werden können und für alle Vertragsstaaten einheitlich wirksam werden, so dass es nicht zur Geltung unterschiedlicher Fassungen durch Protokolle kommt, an denen nur einzelne Vertragsstaaten beteiligt sind.

Absatz 1 regelt die Überprüfung der Haftungshöchstgrenzen: Zur Durchführung der Überprüfung vergleicht der Verwahrer nach Ablauf von jeweils fünf Jahren die Teuerungsraten derjenigen Staaten, deren Währungen das Sonderziehungsrecht bilden. Die für die Bestimmung des Inflationsfaktors zu verwendende Inflationsrate ist der gewogene Mittelwert der jährlichen Zuwachs- oder Rückgangsraten der Verbraucherpreisindizes dieser Staaten.

Die Absätze 2 und 3 regeln das Anpassungsverfahren: Ergibt die Überprüfung nach Absatz 1, dass der Inflationsfaktor 10 Prozent übersteigt, teilt der Verwahrer den Vertragsstaaten die angepassten Höchstbeträge mit. Jede Anpassung tritt sechs Monate nach dieser Mitteilung in Kraft, es sei denn, innerhalb von drei Monaten nach der Mitteilung lehnt eine Mehrheit der Vertragsstaaten die Anpassung ab. Außerdem kann ein Drittel der Vertragsstaaten eine Anpassung verlangen, wenn die Teuerung seit der letzten Anpassung mehr als 30 Prozent ausmacht.

Die Vorschrift des Artikels 24 ist neu und hat im Warschauer System oder anderen internationalen Regelwerken zur Haftung im Luftverkehr kein Vorbild.

Zu Artikel 25

Artikel 25 bestimmt, dass Luftfrachtführer sich durch Vereinbarung höheren Haftungshöchstbeträgen als sie nach dem Übereinkommen vorgesehen sind oder einer unbegrenzten Haftung unterwerfen können.

Zu Artikel 26

Die Vorschrift ordnet die Unwirksamkeit von vertraglichen Haftungsausschlüssen und vertraglichen Reduzierungen der im Montrealer Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge an. Sie entspricht Artikel 23 Abs. 1 WA 1955.

Eine dem Artikel 23 Abs. 2 WA 1955 entsprechende Vorschrift, wonach eine Haftungsfreizeichnung des Luftfrachtführers nicht gegen das Freizeichnungsverbot des Absatzes 1 verstößt, wenn sie sich auf Schäden bezieht, die auf der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel beruhen, findet sich im Montrealer Übereinkommen nicht. Dies erklärt sich aus dem Umstand, dass Artikel 18 Abs. 2 Buchstabe a und b für diese Fälle einen Haftungsausschlussgrund normiert.

Nach Artikel 26, 2. HS erfasst die Unwirksamkeit nur die betreffende Klausel und lässt die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt. Er unterliegt nach dem 3. Halbsatz weiterhin dem Übereinkommen und seinem Haftungsregime.

Zu Artikel 27

Die Vorschrift stellt klar, dass das Übereinkommen über die einseitig zwingenden haftungsrechtlichen Bestimmungen hinaus die Vertragsfreiheit der Beteiligten, namentlich des Luftfrachtführers, nicht einschränkt. Durch das Übereinkommen wird insbesondere kein Kontrahierungszwang für Luftfrachtführer begründet. Dies entspricht Artikel 33 WA 1955 in der Fassung des Montrealer Protokolls Nr. 4.

Zu Artikel 28

Zwar führt das Übereinkommen keine unmittelbar geltende Vorauszahlungspflicht ein; doch stellt Artikel 28 klar, dass nationale Regelungen über eine Vorauszahlungspflicht auch im Anwendungsbereich des Übereinkommens Geltung beanspruchen. Für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß der EG-Verordnung Nr. 2407/92 folgt die Vorauszahlungspflicht in Höhe von 16 000 Sonderziehungsrechten aus Artikel 5 der EG-Verordnung Nr. 2027/97 in der Fassung der EG-Verordnung Nr. 889/2002.

Zu Artikel 29

Die Vorschrift regelt das Verhältnis der nach dem Übereinkommen bestehenden Schadensersatzansprüche zu den Schadensersatzansprüchen nach nationalem Recht: Diese Ansprüche unterliegen den Voraussetzungen und Beschränkungen des Übereinkommens. Damit wird zur Wahrung der internationalen Einheitlichkeit der Haftung sichergestellt, dass sich die Luftfrachtführer in den Ver-

tragsstaaten keiner weitergehenden Schadensersatzhaftung aufgrund nationalen Rechts ausgesetzt sehen müssen.

Artikel 29 greift Artikel 24 WA 1955 auf, schlüsselt darüber hinaus aber noch auf, auf welchen Rechtsgründen eine anderweitige Schadensersatzhaftung beruhen kann (Montrealer Übereinkommen, Vertrag, unerlaubte Handlung, sonstiger Rechtsgrund) (Satz 1, 1. HS), und schließt nicht kompensatorisachen Schadensersatz aus (Satz 2). Für Artikel 24 WA 1955 entspricht es vorherrschender Auffassung in Deutschland, dass hiernach – soweit das Warschauer Abkommen den Ersatz von Schäden regelt – auf anderen Rechtsgründen beruhende Ansprüche gänzlich ausgeschlossen und nicht nur in ihren Voraussetzungen und Beschränkungen an das Warschauer Abkommen gebunden sind (BGH NJW 1969, 2008; 1974, 1619; ZLW 1975, 57; OLG Köln TranspR 1990, 199; LG Düsseldorf RRa 1997, 205; AG Ludwigsburg RRa 1998, 240; Giemulla, in: Giemulla/Schmid, WA, Artikel 24 WA, Rdnr. 6; so auch speziell zum Ausschluss des Reisevertragsrechts des BGB: BGHZ 80, 280; LG Hannover NJW 1985, 2903; LG Frankfurt NJW-RR 1986, 216; Staudinger - J. Eckert, vor §§ 651c ff., Rdnr. 36; Tonner, in Münchener Kommentar, § 651h, Rdnr. 35; ders., Der Reisevertrag (4. Aufl., 2000), § 651h, Rdnr. 15 ff.; Kaller, Reiserecht, Rdnr. 322; Führich, Reiserecht (4. Aufl., 2002), Rdnr. 334; a. A.: LG Berlin NJW-RR 1990, 1018; OLG Frankfurt NJW-RR 1993, 1270). Dass dies auch für die Vorschrift des Montrealer Übereinkommens gelte, wird teils angenommen (Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 199), teils im Hinblick auf den anderen Wortlaut bezweifelt (Giemulla, in Giemulla/Schmid, WA, Artikel 24 WA, Rdnr. 6). Ob der abweichende Wortlaut tatsächlich eine andere Auslegung erfordert, erscheint fraglich. Denn beide Übereinkünfte enthalten den Hinweis auf andere mögliche Rechtsgründe. Sie werden im Montrealer Übereinkommen nur spezifiziert. Letztlich wird die genaue Auslegung dieser Frage aber auch hier von den nationalen Gerichten vorzunehmen sein, wenn es im Einzelfall für die Entscheidung des Rechtsstreits auf sie ankommt. Dass es in materiell-rechtlicher Hinsicht unerheblich ist, ob das Montrealer Übereinkommen nationales Haftungsrecht verdrängt oder nur seine Voraussetzungen und Beschränkungen vorgibt, wird in der Literatur zu Recht angemerkt (Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 24 WA, Rdnr. 6). Ob dies aber in verfahrensrechtlicher Hinsicht – beispielsweise bezüglich des Gerichtsstands – tatsächlich anders ist (so Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 24 WA, Rdnr. 6), ist zweifelhaft. Artikel 24 WA 1955 und Artikel 29 sprechen übereinstimmend von den „Voraussetzungen“ und „Beschränkungen“, Ansprüche „geltend“ zu machen, was durchaus die Auslegung zulassen könnte, dass auch die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen und Beschränkungen umfasst sind.

Ebenso wie dies für Artikel 24 WA 1955 angenommen wurde, verdrängt Artikel 29 MÜ auch die Schadensersatzansprüche gegen den Luftfrachtführer, der Reiseveranstalter i. S. d. §§ 651a ff. BGB ist, nach dem Reisevertragsrecht des BGB oder gibt ihnen jedenfalls seine Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen vor (vgl. zur Konkurrenz von Artikel 24 WA 1955 und Reisevertragsrecht des BGB: Die soeben zitierte Rechtsprechung und Literatur). Soweit das Montrealer Übereinkommen damit die Haftung gegenüber dem Pauschalreiserecht beschränkt, folgt die Zulässigkeit aus Artikel 5 Abs. 2 Satz 3 der EG-Richtlinie (90/314/EWG) des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen. Soweit das Montrealer Übereinkommen damit die Haftung gegenüber dem Pauschalreiserecht erweitert, folgt die Zulässigkeit aus Artikel 8 der Richtlinie.

Ist die Haftung nach nationalem Recht nicht schon gänzlich ausgeschlossen, so begrenzt Artikel 29 Satz 1 1. HS sie insbesondere im Hinblick auf die Höchstbeträge für Gepäck-, Güter- und Verspätungsschäden, aber auch insoweit, als nationales Recht dem Luftfrachtführer für den 100 000 Sonderziehungsrechte übersteigenden Personenschaden die Führung des Entlastungsbeweises nach Artikel 21 Abs. 2 nicht abschneiden darf. Gleiches wird man etwa für den Mitverschuldenseinwand (Artikel 20), die Schadensanzeigeobliegenheit (Artikel 31) und die Ausschlussfrist (Artikel 35) annehmen müssen. Sie beschränken auch Schadensersatzansprüche nach nationalem Recht wegen der vorgenannten Schäden.

Nicht durch Satz 1, 1. HS berührt werden Vindikations- und Kondiktionsansprüche gegen den Luftfrachtführer oder dessen Leute. Dies ist etwa in Fällen des Diebstahls oder der unerlaubten Weiterveräußerung zur Beförderung aufgegebener Güter durch den Luftfrachtführer von Bedeutung. Denn weder der Vindikationsanspruch nach § 985 BGB noch der Kondiktionsanspruch nach § 816 Abs. 1 Satz 1 BGB sind als Schadensersatzanspruch im Sinne des Montrealer Übereinkommens anzusehen.

Satz 1, 1. HS lässt auch Schadensersatzansprüche wegen solcher Schäden unberührt, deren Ersatz das Montrealer Übereinkommen nicht regelt. Dies gilt insbesondere auch für nicht unfallbedingte Personenschäden. Hier bestimmt sich der Schadensersatz weiterhin nach dem anwendbaren nationalen Haftungsrecht. Für die Vorbildregelung des Artikels 24 WA 1955 ist dies in Deutschland herrschende Meinung (Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 24 WA, Rdnr. 3, 4 m. w. N.; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag, Rdnr. 329 m. w. N.; Müller-Rostin, NZV 2002, 182, 183; a. A. Mühlbauer, VersR 2001, 1480, 1481 f.). Dabei kann sich diese Auffassung ganz maßgeblich bereits auf den Wortlaut des Artikels 24 WA 1955 stützen, der durch die Bezugnahme auf die einschlägigen Haftungsvorschriften des Abkommens („In den Fällen der Artikel…“) deutlich macht, dass nationales Recht nur insoweit ausgeschlossen ist, als die Haftungsvoraussetzungen der in Bezug genommenen Vorschriften vorliegen, zu denen auch gehört, dass der Personenschaden unfallbedingt ist (Müller-Rostin, NZV 2002, 182 f.; Giemulla, in Giemulla/Schmid, Artikel 24 WA, Rdnr. 3). Artikel 29 Satz 1, 1. HS MÜ übernimmt zwar nicht diese Verweisung des Artikels 24 WA 1955. Gleichwohl machen Sinn und Zweck der Regelung deutlich, dass auch damit keine Sperrwirkung für außerhalb des Regelungsbereichs des Übereinkommens liegende Schäden angeordnet werden soll. Andernfalls blieben diese Schäden sowohl nach dem Übereinkommen als auch nach nationalem Recht kompensationslos. Dass das Montrealer Übereinkommen aber etwa Lebensmittelvergiftungen durch an Bord gereichtes verdorbenes Essen – einen nicht unfallbedingten Personenschaden – nicht weiterhin nach dem anwendbaren nationalen Recht ausgeglichen wissen wollte, ist nicht anzunehmen. Denn der Reisende muss nicht nur vor den luftfahrtspezifischen Risiken geschützt werden, sondern auch vor den luftfahrtunspezifischen Risiken, zu deren Vermeidung der Luftfrachtführer ver-

pflichtet ist (so auch Müller-Rostin, NZV 2002, 182, 183 zum Warschauer Abkommen). Dem steht auch die mit der Vorschrift angestrebte Vereinheitlichung von Haftungsvorschriften nicht entgegen (so auch Müller-Rostin, NZV 2002, 182, 183 zum Warschauer Abkommen, vgl. auch zum Folgenden, a. A. dort Mühlbauer, VersR 2001, 1480, 1482). Sie bezieht sich nur auf den Regelungsbereich des Übereinkommens. Wenn Teilbereiche des nationalen Rechts durch Völkerrecht international vereinheitlicht werden, verliert unvereinheitlichtes Recht nicht seine Geltung. Hinzu kommt, dass das Montrealer Übereinkommen anstrebt, die Haftungssituation für Reisende im Vergleich zum Warschauer Abkommen zu verbessern und nicht einzuschränken, und ausweislich seines 3. Erwägungsgrundes „die Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen und eines angemessenen Schadensersatzes nach dem Grundsatz des vollen Ausgleichs“ ausdrücklich anerkennt. Vor diesem Hintergrund ist auszuschließen, dass bezweckt wäre, durch Artikel 29 Satz 1, 1. HS außerhalb des Regelungsbereichs des Übereinkommens liegende Schäden kompensationslos zu stellen. Ihr Ausgleich bleibt vielmehr nach wie vor dem anwendbaren nationalen Recht überlassen.

Obwohl Artikel 29 Satz 1, 2. HS die Frage der Aktivlegitimation ausdrücklich unberührt lässt, unterwirft das Montrealer Übereinkommen andere Rechtsverhältnisse als das Vertragsverhältnis zwischen Absender und Luftfrachtführer beziehungsweise zwischen Fluggast und Luftfrachtführer nicht dem Haftungsregime. Mit der in Satz 1, 2. HS gewählten Formulierung, wonach die Frage, welche Personen zur Klage berechtigt sind und welche Rechte ihnen zustehen, hierdurch nicht berührt wird, soll im Wesentlichen zwei Umständen Rechnung getragen werden: Zum einen wird im Hinblick auf Güterschäden berücksichtigt, dass die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens unabhängig von der, insbesondere in den Vereinigten Staaten, umstrittenen Frage der Aktivlegitimation und der Anspruchsgrundlage Anwendung finden. Zum anderen wird klargestellt, dass sich im Hinblick auf Personenschäden die Aktivlegitimation allein aus dem anwendbaren nationalen Recht, namentlich dem Schadensersatz- und Unterhaltsrecht ergibt.

Artikel 29 Satz 2 schließt bei Personen-, Güter- und Gepäckschäden unter Einschluss von Verspätungsschäden die Geltendmachung von Ansprüchen auf Schadensersatz mit Strafcharakter („punitive damages“) oder sonstige nicht-kompensatorische Ansprüche aus. Damit sind im Anwendungsbereich des Übereinkommens namentlich Ansprüche ausgeschlossen, die auf Basis nationaler oder anderer Vorschriften unabhängig davon gewährt werden, ob der Berechtigte einen Schaden erlitten hat oder Aufwendungen zur Schadensminderung hatte.

Zu Artikel 30

Die Vorschrift entspricht in ihren Absätzen 1 und 2 weitgehend Artikel 25A Abs. 1 und 2 WA 1955.

Absatz 1 sieht wie schon das WA 1955 vor, dass sich auch die Leute des Luftfrachtführers auf die Haftungshöchstbeträge des Montrealer Übereinkommens berufen können, wenn sie in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Zudem gestattet sie – und dies ist im Vergleich zum WA 1955 neu –, dass sich die Leute auf alle für den Luftfrachtführer geltenden Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen berufen können, also etwa auch auf Haftungsausschlussgründe nach Artikel 18 Abs. 1, die Anzeigepflichten nach Artikel 31 oder die Ausschlussfrist nach Artikel 35. Ziel dieser Regelungen ist, zu verhindern, dass der Geschädigte anstelle des Luftfrachtführers dessen Leute in Anspruch nimmt, sich unbeschränkt befriedigt und der Luftfrachtführer sich dann einem arbeitsrechtlichen Freistellungs- oder Regressanspruch ausgesetzt sieht.

Nach Absatz 2 darf der Gesamtbetrag, den der Luftfrachtführer und seine Leute zu leisten haben, insgesamt die Höchstbeträge des Übereinkommens nicht überschreiten. Dies gilt selbstverständlich nur, soweit diese auf die Haftung beider tatsächlich anwendbar ist.

Nach Absatz 3 verlieren die Leute des Luftfrachtführers bei der Beförderung von Gütern – anders als bei der Beförderung von Reisenden und deren Gepäck – auch dann nicht das Recht, sich auf die Haftungsvoraussetzungen und Haftungsbeschränkungen zu berufen, wenn sie den Schaden absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts verursacht haben. Insoweit entspricht die Vorschrift der für den Luftfrachtführer geltenden Regelung des Artikels 22 Abs. 5. Auf die dortigen Erläuterungen wird Bezug genommen.

Soweit Absatz 3 die Haftung für Personen- und Gepäckschäden regelt, entspricht er weitgehend Artikel 25A Abs. 3 WA 1955. Bei der Übernahme der Vorschrift aus dem Warschauer Abkommen blieb allerdings zum einen unberücksichtigt, dass Artikel 25A WA 1955 die Haftung der Leute nur den Haftungshöchstgrenzen des Artikels 22 WA 1955 unterwirft und nicht, wie dies Artikel 30 Abs. 1 MÜ unternimmt, allen für den Luftfrachtführer geltenden Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen. Zum anderen wurde übersehen, dass sie ursprünglich auf das dortige Haftungssystem abgestimmt war, dessen Haftungsgrenzen auch für den Luftfrachtführer nur in Fällen absichtlicher oder leichtfertiger Schadensverursachung durchbrochen wurden (Artikel 25 WA 1955). Die Haftung für Tötung und Körperverletzung nach dem Montrealer Übereinkommen (Artikel 17, 21) ist jedoch schon bei – vermuteter – Fahrlässigkeit unbegrenzt. Während die Vorgängervorschrift Artikel 25A Abs. 3 WA 1955 die Haftungshöchstgrenzen für die Leutehaftung somit genau parallel zu den Haftungshöchstgrenzen für die Luftfrachtführerhaftung regelte (vgl. Giemulla, in: Giemulla/Schmid, WA, Artikel 25A WA, Rdnr. 6), könnte die Nichtanwendung von Absatz 1 und damit der Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen des Montrealer Übereinkommens auf die Haftung der Leute im Falle absichtlicher oder leichtfertiger Schadensverursachung ein Auseinanderfallen der Haftung beider bewirken. Ob dies tatsächlich Folge der Regelung in Absatz 3 ist, kann nur eine differenzierte Betrachtung der Voraussetzungen und Beschränkungen zeigen:

Was andere Beschränkungen als Haftungshöchstgrenzen, etwa haftungsausschließende Anzeigepflichten (Artikel 31) oder haftungsausschließende Klagefristen (Artikel 35) anbelangt, würde ein Ausschluss für die Haftung der Leute dazu führen, dass die Leute schärfer als der Luftfrachtführer selbst haften. Dies würde dem Regelungszweck des Artikels 30 (vgl. zur Vorgängerregelung: Giemulla, in: Giemulla/Schmid, WA, Artikel 25A WA, Rdnr. 1) zuwiderlaufen, wonach eine parallele Haftung von Luftfrachtführer und Leuten eine Ausfallhaftung der Leute und ein Unterlaufen der Bestimmungen dieses

Übereinkommens durch einen arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch verhindern soll. Insoweit jedenfalls wird man Absatz 3 einschränkend auslegen müssen.

Was die Haftungshöchstgrenze bei der Tötung oder der Körperverletzung von Reisenden anbelangt, folgt aus Absatz 3 nicht, dass sie erst im Falle absichtlicher oder leichtfertiger Schadensverursachung entfällt, bei einfacher Fahrlässigkeit indes über Absatz 1 Geltung beanspruchen kann. Denn wenn nach Absatz 3 der Absatz 1 bei leichter Fahrlässigkeit anwendbar bleibt, so greifen kraft der dortigen Verweisung auf die Voraussetzungen und Beschränkungen der Haftung, die nach dem Übereinkommen für den Luftfrachtführer gelten, die Haftungsbeschränkungen auch für die Leute nur unter den gleichen Voraussetzungen wie für den Luftfrachtführer ein. Dieser kann sich nach Artikel 21 auf die Haftungshöchstgrenze nicht berufen, wenn ihm oder seinen Leuten auch nur Fahrlässigkeit zur Last fällt. Damit erlangt diese Vorschrift für die Haftung der Leute wegen der Tötung oder der Körperverletzung von Reisenden keine praktische Bedeutung, wenn sich die Grundlage ihrer Haftung nach deutschem Recht bestimmt. Denn das deutsche Recht kennt keine verschuldensunabhängige Haftung der Leute.

Hinsichtlich der Haftungshöchstgrenzen bei Gepäck- und Verspätungsschäden wirft Absatz 3 schließlich keine entsprechenden Auslegungsfragen auf. Insoweit nimmt Absatz 3 den Regelungsgehalt von Artikel 22 Abs. 5 auf. Nach Artikel 22 Abs. 5, der von der Verweisung des Artikels 30 Abs. 1 umfasst ist, sind Haftungshöchstbeträge bei absichtlicher oder leichtfertiger Schadensverursachung aufgehoben. Insoweit hätte es der Regelung des Artikels 30 Abs. 3 also nicht bedurft.

Dementsprechend ändert auch Absatz 3 nichts daran, dass Absatz 2 nur anwendbar ist, wenn sowohl für den Luftfrachtführer als auch für seine Leute nach den für den Luftfrachtführer geltenden Voraussetzungen eine betragsmäßige Haftungsbegrenzung eingreift. Dies kann, wie soeben dargelegt, bei der Personenschadenshaftung nicht der Fall sein, wenn sie ihre Grundlage im deutschen Recht hat. Denn das Montrealer Übereinkommen kennt hier nur Haftungshöchstgrenzen für die verschuldensunabhängige Haftung, der die Leute nach deutschem Recht aber nicht unterliegen. Anders ist dies für die Haftung bei Gepäck- und Verspätungsschäden. Nur hätte es für sie der Regelung des Absatzes 3 nicht bedurft. Gepäck- und Verspätungsschäden sind schon nach Artikel 22 Abs. 5 i. V. m. Artikel 30 Abs. 1 nur bei verschuldensunabhängiger Haftung und Haftung aus einfacher Fahrlässigkeit begrenzt. Die Haftung der Leute für Schäden an Gütern ist bereits nach Artikel 22 Abs. 5 i. V. m. Artikel 30 Abs. 1 auch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit begrenzt.

Zu Artikel 31

Artikel 31 entspricht Artikel 26 WA 1955. Neu ist lediglich der in Absatz 1 enthaltene Hinweis auf die anderweitigen Dokumentationsverfahren. Nach Absatz 1 wird zu Lasten des Empfängers von Gütern und zu Lasten des Reisenden im Hinblick auf sein Reisegepäck die Vermutung begründet, dass Güter und Gepäck vertragsgemäß und unbeschädigt abgeliefert worden sind, wenn sie vorbehaltlos entgegengenommen werden. Beschädigungen müssen nach Absatz 2 innerhalb von sieben Tagen bei Gepäck und innerhalb von 14 Tagen bei Gütern schriftlich angezeigt werden. Bei verspäteter Ablieferung ist die Anzeige binnen 21 Tagen vorzunehmen. Die Frist beginnt mit der Ablieferung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass eventuelle Ersatzansprüche binnen kurzer Zeit geklärt werden. Wird die fristgerechte Anzeige versäumt, ist nach Absatz 4 die Klage gegen den Luftfrachtführer ausgeschlossen. Sie ist ausnahmsweise nur dann zulässig, wenn der Luftfrachtführer arglistig gehandelt hat.

Zu Artikel 32

Artikel 32 entspricht seinem Regelungsgehalt nach der Vorschrift des Artikels 27 WA 1955. Er stellt klar, dass die Ansprüche nach dem Übereinkommen im Falle des Todes des Verpflichteten gegen seine Rechtsnachfolger geltend gemacht werden können.

Zu Artikel 33

Die Gerichtsstandsvorschrift des Artikels 33 ergänzt die nach dem Warschauer System bekannten Gerichtsstände des Wohnsitzes des Luftfrachtführers, des Sitzes seiner Hauptbetriebsleitung (jetzt: Hauptniederlassung), des Sitzes der vertragschließenden Geschäftsstelle und des Bestimmungsortes (Absatz 1) um einen fünften Gerichtsstand: Nach Absatz 2 kann wegen Tötung oder Körperverletzung des Reisenden auch in dem Vertragsstaat Klage erhoben werden, in dem der Reisende im Zeitpunkt des Unfalls seinen Wohnsitz hatte. Voraussetzung ist freilich, dass der Luftfrachtführer gewerbsmäßig Personenbeförderungsdienstleistungen im Luftverkehr in diesen Vertragsstaat oder aus diesem Vertragsstaat anbietet und seine dortigen Geschäfte von Geschäftsräumen in dem betreffenden Vertragsstaat aus betreibt. Dieser neue Gerichtsstand orientiert sich an einer Regelung in dem nicht in Kraft getretenen Protokoll von Guatemala. Durch ihn wird die Geltendmachung von Ansprüchen für Reisende und deren Angehörige, soweit sie anspruchsberechtigt sind, erleichtert, ohne den Luftfrachtführer zu überfordern. Denn der Gerichtsstand wird durch Merkmale eingegrenzt, die verhindern, dass Luftfrachtführer in Staaten gerichtspflichtig werden, zu denen sie keine Verbindung haben.

Für die Bestimmung des Wohnsitzes eines Luftfrachtführers, der juristische Person ist, ist in Deutschland die Satzung maßgeblich. Unter „Hauptniederlassung“ ist der Ort zu verstehen, an dem die tatsächliche Leitung der Geschäfte konzentriert ist (vgl. zum Begriff der „Hauptbetriebsleitung“ im Warschauer Abkommen: Dettling-Ott in: Giemulla/Schmid, WA, Artikel 28 Rdnr. 11). Als „Geschäftsstelle, durch die der Vertrag geschlossen worden ist“, dürfte neben mit eigenen persönlichen und sächlichen Mitteln ausgestatteten Geschäftsräumen des Luftfrachtführers auch eine IATA-Agentur anzusehen sein (BGHZ 84, 339).

Der Bestimmungsort der Luftbeförderung richtet sich grundsätzlich nach den Vereinbarungen der Parteien, wie sie regelmäßig in den Beförderungsdokumenten oder anderen Aufzeichnungen über den Luftbeförderungs- bzw. Luftfrachtvertrag niedergelegt sind. Dies ist bei einem vereinbarten Hin- und Rückflug der Abflugsort, der zugleich Bestimmungsort ist. Dies gilt auch bei einer als einheitliche Leistung vereinbarten Sukzessivbeförderung.

Absatz 4 stellt klar, dass sich das Verfahren nach der lex fori richtet.

Zu Artikel 34

In Anlehnung an Artikel 32 Satz 2 WA 1955 gestattet die Vorschrift den Parteien eines Luftfrachtvertrags, Streitfragen bezüglich der Haftung des Luftfrachtführers im Wege eines Schiedsgerichtsverfahrens zu klären. Die Beschränkung auf die Parteien eines Frachtvertrags, also eines Vertrages über die Beförderung von Gütern, wurde in erster Linie mit dem Kostenaufwand eines Schiedsgerichtsverfahrens und dem Umstand begründet, dass es sich bei diesen Parteien um Kaufleute handelt.

Nach Absatz 1 Satz 2 bedarf die Schiedsvereinbarung der Schriftform. Diese Vorschrift ist im Vergleich zum Warschauer Abkommen neu. Was allerdings unter dem Begriff der „Schriftform“ zu verstehen ist, wird nicht näher definiert.

Absatz 2 schreibt, wie schon Artikel 32 Satz 2 WA 1955, vor, dass das Schiedsverfahren im Bezirk der in Artikel 33 bezeichneten Gerichte und damit im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates stattfindet. Ergänzt wird diese Vorschrift durch Absatz 3, wonach der Schiedsrichter oder das Schiedsgericht das Montrealer Übereinkommen anzuwenden hat. Durch beide Vorschriften soll verhindert werden, dass auf dem Wege der Schiedsvereinbarung Artikel 49, der eine Abbedingung des Montrealer Übereinkommens für nichtig erklärt, umgangen wird.

Um zu gewährleisten, dass Schiedsgerichte stets die Absätze 2 und 3 und damit das Montrealer Übereinkommen insgesamt anwenden, bestimmt schließlich Absatz 4, dass die Absätze 2 und 3 als Bestandteil jeder Schiedsklausel oder -vereinbarung gelten und hiervon abweichende Bestimmungen nichtig sind.

Die Anerkennung und Vollstreckbarerklärung ausländischer Schiedssprüche richten sich nach § 1061 der Zivilprozessordnung.

Zu Artikel 35

Nach Artikel 35 kann die Klage auf Schadensersatz nur binnen einer Frist von zwei Jahren erhoben werden. Die Vorschrift ist an Artikel 29 WA 1955 angelehnt. Der Fristablauf ist von Amts wegen zu beachten. Es handelt sich wie bei der Frist nach Artikel 29 WA 1955 um eine Ausschlussfrist (vgl. BGHZ 62, 256).

Der Fristbeginn wird in der Vorschrift genau festgeschrieben: Sie beginnt mit dem Tag, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder hätte ankommen sollen oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist (Absatz 1 Satz 1, 2. HS). Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Einreichung der Klageschrift oder des Antrags auf Erlass eines Mahnbescheids (OLG Köln ZLW 1982, 167, 174; LG Frankfurt am Main ZLW 1983, 63, 69). Für die Fristberechnung ist nach Absatz 2 die lex fori maßgeblich.

Zu Artikel 36

Die Vorschrift regelt spezielle Probleme der Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer. Sie entspricht der Regelung des Artikels 30 WA 1955.

Nach Absatz 1 gelten die Vorschriften des Übereinkommens bei Luftbeförderungen, die durch mehrere Luftfrachtführer nacheinander ausgeführt werden, für jeden Luftfrachtführer, der Reisende, Reisegepäck oder Güter annimmt. Nach Absatz 2 haftet bei einer solchen Luftbeförderung jeder Luftfrachtführer grundsätzlich nur bezogen auf denjenigen Abschnitt der Luftbeförderung, den er übernommen hat, solange nicht der erste Luftfrachtführer kraft Vereinbarung die Haftung für die gesamte Reise trägt.

Absatz 3 enthält die Regelung für Reisegepäck und Güter: Bei Reisegepäck kann der Reisende den ersten oder den letzten Luftfrachtführer in Anspruch nehmen. Bei Gütern kann der Absender den ersten Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der Empfänger den letzten Luftfrachtführer. Daneben können Reisender, Absender und Empfänger auch denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf es zu dem Schaden gekommen ist.

Zu Artikel 37

Die Vorschrift stellt klar, dass Rückgriffsrechte des nach dem Übereinkommen Ersatzpflichtigen gegen andere Personen unberührt bleiben. Eine entsprechende Regelung fehlt im Warschauer Abkommen. In der Sache ergeben sich jedoch keine Abweichungen gegenüber der geltenden Rechtslage.

Kapitel IV

Gemischte Beförderung

Zu Artikel 38

Die Vorschrift regelt, unter welchen Voraussetzungen das Übereinkommen zur Anwendung gelangt, wenn die Beförderung nicht allein durch Luftfahrzeuge durchgeführt wird, sondern auch durch andere Verkehrsmittel. Wie schon Artikel 31 Abs. 1 WA 1955, bestimmt Absatz 1, dass auch in diesem Fall die Bestimmungen des Übereinkommens nur für die Luftbeförderung gelten. Ausdrücklich stellt dabei Absatz 1 diese Regelung unter den Vorbehalt des Artikels 18 Abs. 4 und macht damit deutlich, dass – wie schon nach geltendem Recht – in Ausnahmefällen das Übereinkommen auch auf Beförderungen auf anderen Verkehrswegen Anwendung findet. Die französische und englische Fassung von Absatz 2 ist wortgleich mit Artikel 31 Abs. 2 WA 1955.

Absatz 2 bestimmt, dass die Parteien nicht gehindert sind, abweichende Bedingungen für diejenigen Beförderungsabschnitte zu vereinbaren, die durch andere Verkehrsmittel ausgeführt werden.

Kapitel V

Luftbeförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer

Mit den in Kapitel V enthaltenen Artikeln 39 bis 48 werden die Regelungen des Zusatzabkommens von Guadalajara in das Montrealer Übereinkommen implementiert. Die bestehenden Anwendungsprobleme des Zusatzabkommens von Guadalajara, welche sich daraus ergeben, dass manche Staaten Partei nur des Warschauer Abkommens in seiner ursprünglichen Fassung von 1929, andere des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls und nicht alle auch Partei des Zusatzabkommens von Guadalajara sind, werden mit Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens für dessen Vertragsstaaten behoben, weil dann nur noch auf der einheitlichen Grundlage der Artikel 39 bis 48 die Rechtsverhältnisse des ausführenden und des vertraglichen Luftfrachtführers beurteilt werden. Dieses Haftungsre-

gime, das für den Fall gilt, dass die Luftbeförderung von einem anderen als dem vertraglich Verpflichteten ausgeführt wird, ist von dem Grundsatz geprägt, dass sowohl der vertraglich Verpflichtete, als auch derjenige, der die Beförderung für ihn ausführt, in gleicher Weise haftet. Die Regelungen des Kapitels betreffen für die Passagierschadenshaftung insbesondere sog. „code sharing"-Flüge und Flüge, die im Rahmen von Pauschalreisen durchgeführt werden.

Zu Artikel 39

Die Vorschrift regelt den Anwendungsbereich des Kapitels V und definiert dabei zugleich die Begriffe „vertraglicher Luftfrachtführer" und „ausführender Luftfrachtführer". „Ausführender Luftfrachtführer" ist, wer eine Luftbeförderung mit Einverständnis des Luftfrachtführers ausführt, mit dem der Luftbeförderungs- oder Luftfrachtvertrag geschlossen wurde. Wer eine Luftbeförderung, zu der er sich verpflichtet hat, durch einen anderen ausführt, ist „vertraglicher Luftfrachtführer".

Lässt ein vertraglicher Luftfrachtführer die Luftbeförderung durch einen ausführenden Luftfrachtführer ausführen, gelten die Regelungen des Kapitels V.

Zu Artikel 40

Die Vorschrift entspricht Artikel II ZAG. Sie regelt, unter welchen Voraussetzungen der ausführende Luftfrachtführer neben dem vertraglichen Luftfrachtführer dem Montrealer Übereinkommen unterworfen wird: Der ausführende Luftfrachtführer haftet für den Teil der Luftbeförderung, den er ausführt, nach den Vorschriften des Übereinkommens in gleicher Weise, wie der vertragliche Luftfrachtführer.

Zu Artikel 41

Die Vorschrift entspricht Artikel III ZAG. Sie regelt, unter welchen Voraussetzungen sich der ausführende Luftfrachtführer und der vertragliche Luftfrachtführer ihre Handlungen und Unterlassungen sowie die Handlungen und Unterlassungen ihrer Leute gegenseitig zurechnen lassen müssen. Die Vorschrift stellt sicher, dass durch die Übernahme der Pflichten des vertraglichen Luftfrachtführers durch den ausführenden Luftfrachtführer in der Zurechnung von Handlungen und Unterlassungen der Leute der Luftfrachtführer keine Lücken zu Lasten des Reisenden, Absenders oder Empfängers entstehen.

Absatz 2 folgt der Vorschrift des Artikels III Abs. 2 Satz 1 ZAG. Satz 1 ordnet die grundsätzliche Zurechnung des Verhaltens des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute auf den ausführenden Luftfrachtführer an. Nach Absatz 2 Satz 2 und 3 unterliegt diese Zurechnung indes gewissen Beschränkungen (vgl. zur Vorgängerregelung Artikel III Abs. 2 ZAG: Ehlers, in Giemulla/Schmid, Artikel III ZAG, Rdnr. 3): Nach Satz 2 haftet er aufgrund der Zurechnung in keinem Fall über die Beträge der Artikel 21 bis 24 hinaus. Er muss sich also auch Vorsatz, grobe oder einfache Fahrlässigkeit seitens des vertraglichen Luftfrachtführers und seiner Leute nicht mit einer die Haftungshöchstbeträge übersteigenden Wirkung zurechnen lassen (vgl. zu § 49a Abs. 3 Satz 2 LuftVG a. F., der Parallelvorschrift des Artikels III Abs. 2 ZAG im nationalen Recht: Schmid, in Giemulla/Schmid, § 49a LuftVG, Rdnr. 6). Nach Satz 3 gehen Vereinbarungen des vertraglichen Luftfrachtführers mit dem Reisenden über eine verschärfte oder erweiterte Haftung, solange er nicht zugestimmt hat, nicht zu seinen Lasten. Diese Beschränkungen tragen dem Umstand Rechnung, dass der ausführende Luftfrachtführer gegenüber dem Reisenden nicht in einer vertraglichen Sonderbeziehung steht und der vertragliche Luftfrachtführer dementsprechend von ihm nicht in die Erfüllung eigener vertraglicher Pflichten eingebunden wird, er aber durch Artikel 40 gleichwohl grundsätzlich wie ein dem Reisenden vertraglich Verpflichteter haftet (vgl. Ehlers, in Giemulla/Schmid, ZAG, Artikel II ZAG, Rdnr. 3).

Zu Artikel 42

Die Vorschrift gewährt, wie schon Artikel IV Satz 1 ZAG, dem Reisenden sowie dem Absender und Empfänger das Recht, Beanstandungen und Weisungen, etwa Schadensanzeigen nach Artikel 31, auch an den ausführenden Luftfrachtführer zu richten. Verfügungen nach Artikel 12 über die Rückgabe oder Rückbeförderung des Gutes, über die Unterbrechung der Beförderung oder über die Ablieferung des Gutes an einen anderen Empfänger werden aber nach Satz 2 entsprechend geltendem Recht (Artikel IV Satz 2 ZAG) nur wirksam, wenn sie an den vertraglichen Luftfrachtführer gerichtet sind.

Zu Artikel 43

Die Vorschrift entspricht Artikel V ZAG. Sie regelt in Ergänzung von Artikel 30 die Haftung der Leute des ausführenden und des vertraglichen Luftfrachtführers, soweit der ausführende Luftfrachtführer die Beförderung durchgeführt hat. Auch in dieser Konstellation können sich die Leute auf die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen des Übereinkommens berufen, die für den Luftfrachtführer gelten, zu dessen Leuten sie gehören. Die Leute können sich damit stets auf alle Voraussetzungen und Beschränkungen berufen, die für ihren jeweiligen Luftfrachtführer gelten. Die Vorschrift stellt insoweit sicher, dass die für den ausführenden und vertraglichen Luftfrachtführer geltende einheitliche Haftung sowie die wechselseitige Zurechnung von Handlungen und Unterlassungen nicht zu einer Erweiterung der jeweiligen Eigenhaftung der Leute der Luftfrachtführer führt.

Der letzte Halbsatz stellt klar, dass entsprechend der Regelung des Artikels 22 Abs. 5 die Haftungsvoraussetzungen und -beschränkungen des Übereinkommens für die Haftung der Leute nur zum Tragen kommen, wenn im konkreten Fall jeweils in ihrer Person die Bedingungen vorliegen, unter denen eine Berufung auf diese Voraussetzungen und Bedingungen möglich ist.

Zu Artikel 44

Die Vorschrift entspricht Artikel VI ZAG. Sie stellt – im Sinne einer gesamtschuldnerischen Haftung – klar, dass der Schadensersatzberechtigte den Ersatz des entstandenen Schadens insgesamt nur einmal verlangen kann, auch wenn sowohl der ausführende als auch der vertragliche Luftfrachtführer und eventuell auch ihre Leute haften. Er kann diesen Schadensersatz bis zu dem höchsten, von einem von ihnen zu leistenden Betrag verlangen. Zugleich kann aber jeder Haftende nur bis zu dem von

ihm zu leistenden Betrag in Anspruch genommen werden. Insoweit weicht die gemeinsame Haftung der Luftfrachtführer und ihrer Leute – als konsequente Folge der Beschränkung der Zurechnung gemäß Artikel 41 Abs. 2 – von einer gesamtschuldnerischen Haftung ab.

Zu Artikel 45

Die Vorschrift entspricht Artikel VII ZAG. Sie regelt Fragen der Passivlegitimation und der Streitverkündung in den Fällen, in denen die Beförderung durch einen ausführenden Luftfrachtführer vorgenommen wurde. Der Anspruchsteller kann die Schadensersatzklage gegen den ausführenden Luftfrachtführer, gegen den vertraglichen Luftfrachtführer oder gegen beide richten (Satz 1). Ist nur gegen einen von ihnen Klage erhoben, kann dieser dem anderen den Streit verkünden (Satz 2, 1. HS). Wirkungen und Verfahren der Streitverkündung richten sich, wenn Ansprüche aus dem Übereinkommen vor einem deutschen Gericht geltend gemacht werden, nach den einschlägigen Bestimmungen der Zivilprozessordnung (vgl. Satz 2, 2. HS).

Zu Artikel 46

Die Vorschrift entspricht Artikel VIII ZAG. Sie bestimmt als maßgebenden Gerichtsstand für Klagen in Fällen des Artikels 45 neben den Gerichtsständen nach Artikel 33 den Wohnsitz oder die Hauptniederlassung des ausführenden Luftfrachtführers. An diesem Gerichtsstand kann auch der vertragliche Luftfrachtführer verklagt werden. Der ausführende Luftfrachtführer kann auch am Gerichtsstand des vertraglichen Luftfrachtführers verklagt werden. Erforderlich ist allerdings stets, dass dieser Gerichtsstand im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats ist.

Zu Artikel 47

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in Artikel IX Abs. 1 und 2 ZAG. Sie verbietet entsprechend Artikel 26 eine Freizeichnung von der Haftung des vertraglichen sowie des ausführenden Luftfrachtführers nach Kapitel V ebenso wie eine Reduzierung der maßgeblichen Haftungshöchstbeträge (1. HS). Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig (1. HS). Im Übrigen bleibt die Wirksamkeit des Vertrages unberührt (2. HS). Er unterliegt weiterhin den Bestimmungen des Kapitels V (3. HS). Von der Übernahme der Regelung des Artikels IX Abs. 3 ZAG, wonach Rechtswahlklauseln und Gerichtsstandsvereinbarungen nichtig sind, welche eine Abweichung von den Vorschriften des Zusatzabkommens von Guadalajara zum Gegenstand haben, wurde hier abgesehen, weil eine entsprechende Regelung in Artikel 49 vorgesehen ist.

Zu Artikel 48

Die Vorschrift entspricht Artikel X ZAG. Sie betrifft das Innenverhältnis von vertraglichem und ausführendem Luftfrachtführer: Die Rechte und Pflichten aus dem Innenverhältnis richten sich nach dem zwischen dem vertraglichen und dem ausführenden Luftfrachtführer geschlossenen Vertrag. Welches Recht auf diesen Vertrag anwendbar ist, bestimmt sich nach den allgemeinen Regeln des Internationalen Privatrechts.

Kapitel VI

Sonstige Bestimmungen

Zu Artikel 49

Nach der Vorschrift des Artikels 49 sind die Bestimmungen des Übereinkommens insoweit zwingend, als durch Abreden über das anzuwendende Recht oder die Zuständigkeit im Beförderungsvertrag oder an anderer Stelle vor Eintritt des Schadensfalles nicht von seinen Regelungen abgewichen werden darf. Solche Abreden sind nichtig. Die Vorschrift entspricht in ihrem Regelungsgehalt dem geltenden Recht nach Artikel 32 WA 1955.

Zu Artikel 50

Die Vorschrift gibt den Vertragsstaaten auf, eine Versicherungspflicht für Luftfrachtführer vorzusehen. Die Vorschrift unterscheidet nicht zwischen den versicherungspflichtigen Risiken. Sie betrifft daher neben der Pflicht zur Deckung der Haftung für Personen- und Gepäckschäden auch die Pflicht zur Deckung der Haftung für Güter- und Verspätungsschäden. Die Vorschrift unterscheidet auch nicht zwischen den haftpflichtigen Luftfrachtführern. Sie fordert vielmehr allgemein für die Haftung von Luftfrachtführern nach dem Übereinkommen eine angemessene Versicherung. Die Versicherungspflicht betrifft daher auch vertragliche und ausführende Luftfrachtführer i. S. d. Artikels 39, so dass namentlich auch alle Veranstalter von Flugpauschalreisen erfasst sind. Satz 2 gestattet es den Vertragsstaaten, von einfliegenden Luftfrachtführern einen Versicherungsnachweis zu verlangen.

Die Europäische Gemeinschaft hat eine solche Versicherungspflicht teilweise bereits in Artikel 7 EG-Verordnung Nr. 2407/92 und Artikel 3 Abs. 2 EG-Verordnung Nr. 2027/97 in der Fassung der EG-Verordnung Nr. 889/ 2002 vorgesehen. Sie betrifft insbesondere nur solche Luftfrachtführer, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft i. S. d. EG-Verordnung Nr. 2407/92 sind. Zur Erweiterung und Konkretisierung dieser Versicherungspflicht hat die EG-Kommission am 24. September 2002 einen „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber“ (ABl. EG Nr. C 20 E vom 28. 1. 2003; BR-Drs. 62/03) vorgelegt, der gegenwärtig von den zuständigen Gemeinschaftsorganen beraten wird. Soweit sie das EG-Recht nicht bereits enthält, wird eine Versicherungspflicht mit dem Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr begründet und näher ausgestaltet (§ 4 MontÜG i. V. m. §§ 50f. LuftVG, § 4 Abs. 2 MontÜG), dessen Entwurf gleichzeitig mit dem Entwurf eines Vertragsgesetzes zu diesem Übereinkommen vorgelegt wird.

Zu Artikel 51

Die Vorschrift stellt den Luftfrachtführer bei Beförderungen unter außergewöhnlichen Umständen und außerhalb des gewöhnlichen Luftverkehrs von den Dokumentationspflichten nach den Artikeln 3 bis 5, 7 und 8 frei.

Die Vorschrift entspricht weitgehend Artikel 34 WA 1955. Abweichend hiervon verweist Artikel 51 nicht mehr auf die dem Artikel 9 WA 1955 entsprechende Regelung des Artikels 9 über die Folgen der Nichtbeachtung der

Bestimmungen über Beförderungsurkunden. Dies erklärt sich daraus, dass Artikel 9 abweichend vom geltenden Recht keine Sanktion an die Nichtbeachtung der Bestimmungen über Beförderungsurkunden knüpft, also insbesondere nicht mehr eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung für den Fall des nicht oder nicht vollständig ausgefüllten Luftfrachtbriefs anordnet. Aus diesem Grunde dürfte damit aber auch dem Artikel 51, soweit dieser auf die Artikel 4, 5, 7 und 8 verweist, kaum Bedeutung zukommen.

Zu Artikel 52

Die Vorschrift enthält eine Definition des Begriffs Tage, um eine einheitliche Anwendung von Fristbestimmungen, wie zum Beispiel derjenigen des Artikels 17 Abs. 3 sicherzustellen: Er ist im Sinne von Kalendertagen, nicht im Sinne von Werktagen zu verstehen.

Kapitel VII

Schlussbestimmungen

Zu Artikel 53

Artikel 53 enthält die Vorschriften über Unterzeichnung, Ratifikation und Inkrafttreten. Das Übereinkommen lag beim Verwahrer, der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Montreal, bis zu seinem Inkrafttreten zur Unterzeichnung auf. Da das Übereinkommen nicht nur von Staaten, sondern auch von Organisationen regionaler Wirtschaftintegration, wie der Europäischen Gemeinschaft, unterzeichnet werden kann, stellt Absatz 2 klar, welche Eigenschaften eine solche Organisation aufweisen muss. Ferner ergibt sich aus Absatz 2, in welchen Fällen eine solche Organisation von Vorschriften erfasst wird, die auf einen „Vertragsstaat“ oder „Vertragsstaaten“ Bezug nehmen. Soweit das Übereinkommen bestimmte Quoren von Vertragsstaaten verlangt, werden solche Organisationen nicht mitgezählt. Dies gilt nach Absatz 6 Satz 2 auch für die für das Inkrafttreten notwendige Mindestzahl von Ratifikationen durch Unterzeichnerstaaten.

Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- und Beitrittsurkunden sind nach Absatz 5 beim Verwahrer zu hinterlegen.

Das Übereinkommen tritt 60 Tage nach Hinterlegung der 30. Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft (Absatz 6). Als 30. Ratifikationsurkunde wurde diejenige der Vereinigten Staaten am 5. September 2003 hinterlegt. Das Montrealer Übereinkommen konnte daher für die Staaten, die ihre Ratifikationsurkunden bis zum 5. September 2003 hinterlegt hatten, am 4. November 2003 in Kraft treten.

Nach Absatz 8 hat der Verwahrer allen Unterzeichnern und Vertragsstaaten diejenigen – in Absatz 7 im Einzelnen aufgeführten – Ereignisse zu notifizieren, die für das Inkrafttreten und die Geltung des Übereinkommens von Bedeutung sind.

Zu Artikel 54

Nach Artikel 54 kann jeder Vertragsstaat das Übereinkommen durch eine an den Verwahrer gerichtete schriftliche Notifikation kündigen. Die Kündigung wird 180 Tage nach der Notifikation wirksam.

Zu Artikel 55

Aus Artikel 55 ergibt sich, dass das Montrealer Übereinkommen das aus dem Warschauer Abkommen, seinen Zusatzabkommen, Protokollen und Zusatzprotokollen bestehende „Warschauer System“ sukzessive ablösen wird. Den Vorschriften des Warschauer Systems gehen nämlich im Verhältnis der jeweiligen Vertragsstaaten die Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens vor, so dass das Warschauer System mit fortschreitender Verbreitung des Montrealer Übereinkommens verdrängt wird.

Zu Artikel 56

Artikel 56 enthält Vorschriften über die Anwendung des Übereinkommens in Staaten mit mehreren Gebietseinheiten, in denen unterschiedliche Rechtsordnungen für die durch das Übereinkommen geregelten Gegenstände gelten. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn die Gesetzgebungskompetenz für die Regelungsgegenstände des Übereinkommens nicht bei dem Unterzeichnerstaat, sondern seinen Gebietseinheiten liegt. In diesem Fall kann bei Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde eine Erklärung über den räumlichen Anwendungsbereich abgegeben werden. Für die Ratifikation des Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland ist der Artikel ohne Bedeutung.

Artikel 57

Artikel 57 schließt zwar bei Ratifikation zu erklärende Vorbehalte ausdrücklich aus. Die Vorschrift gestattet es den Vertragsstaaten jedoch, durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation zu erklären, dass das Übereinkommen nicht für Beförderungen in militärischen Luftfahrzeugen oder für unmittelbar von dem Vertragsstaat ausgeführte Beförderungen zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben gilt. Die Bundesregierung beabsichtigt, bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde eine solche Erklärung abzugeben.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333